

CAMPIONATUL MONDIAL



DE AUTOMOBILISM

Un documentar de
DUMITRU LAZĂR

Lumea agitată a curselor, a așilor vitezei, a unora dintre cele mai rapide automobile...

Lumea luptei permanente cu spațiul și cu timpul, a recordurilor, a spectacolelor insolite, a surprizelor...

Lumea oamenilor care, în cele mai multe cazuri, sfidează pericolul pentru atingerea unui singur țel: victoria...

Lumea miilor de cai putere, ținută în chingi de oțel și apoi biciuită la sînge pentru a se lansa într-un galop apocaliptic...

Lumea marilor afaceri, a concurenței, a performanțelor plătite foarte scump...

Lumea piloților de formula 1 și a campionatului lor care, de aproape un sfert de veac, ține «capul de afiș» în sportul automobilistic mondial...

Această lume dorim să v-o prezentăm, în text și imagini, pe parcursul fiilelor care urmează.

LUMINI și UMBRE

Reglamentar, campionatul acesta se numește «al conducătorilor». Dar, dacă termenul respectiv este adecvat în limba franceză — limbă oficială pentru federația de specialitate, cu sediul la Paris — el devine oarecum impropriu în graiul nostru. Am putea să-i spunem acestei competiții «Campionatul mondial al piloților de formula 1». Nici această denumire nu este însă cea mai fericită. Să-i spunem simplu «Campionatul formulei 1»? Ar fi o soluție, dar această titulatură ne-ar duce cu gândul în primul rînd la mașinile angajate în întrecere și numai după aceea la oameni. Și n-ar fi just pentru că performanțele automobilistice sînt în primul rînd opera omului de la volan și numai pe urmă produsul unei mașini, pe care, de fapt, tot omul a construit-o.

Noi am folosit în titlu o formulă care nu este în totalitate conformă cu regulamentul, dar care exprimă cel mai bine, în limba noastră, esența acestui campionat.

Știm că destulă lume lubește automobilul și urmărește cu atenție întrecerile sportului cu motor, admirînd realizările tehnice, performanțele, recordurile. În acest context, așii volanului devin mari vedete și uneori chiar idoli. Se cere însă discernămint și atenție. Vedetele curselor nu sînt în toate cazurile și în toate circumstanțele vieții modele exclusiv pozitive, demne de imitat orbește.

Cursele automobilistice merită, într-adevăr, urmărite, pentru că ele exprimă un efort omenesc îndreptat către autodepășire. De asemenea, merită urmărite și aplaudate curajul, voința de a învinge, fair-play-ul unor ași ai volanului. Să nu uităm însă și un alt aspect: campionatul mondial se desfășoară în țări cu o anumită structură socială și cu un anumit climat moral. Din acest motiv nu de puține ori, lupta sportivă este subordonată acolo unor interese comerciale, individuale, nocive.

Există suficiente mărturii publicate de unii piloți, șefi de echipă sau mecanici, în care se dau în vileag luptele din culisele campionatului mondial, tranzațiile, certurile, antipatiile. Se cunoaște disputa, deloc sportivă, dintre marele campion Juan Manuel Fangio și fostul său patron, Enzo Ferrari, făcută publică în cărțile scrise de cei doi: «Viața mea cu 300 de kilometri pe oră» (Fangio) și «Teribilele mele bucurii» (Ferrari). De asemenea, ne este proaspătă în memorie mărturisirea lui Jacky Ickx, încredințată tiparului cu doi-trei ani în urmă, din care ne apare într-o lumină total defavorabilă triplul campion mondial Jack Brabham... Și-apoi, ce să mai spunem despre recentul «duel» public dintre Ickx și același Enzo Ferrari sau despre postura în care se află constructorul și șeful de echipă Colin Chapman, implicat de justiția italiană în moartea celor doi piloți — Jim Clark și Jochen Rindt?

Să admirăm luminile curselor, dar să nu uităm nici de umbrele lor. Să le privim întotdeauna cu un ochi obiectiv, pentru a putea desprinde, în chipul cel mai util, importanța și semnificațiile lor.

La ora cînd încredințăm tiparului aceste rînduri, cea de a 24-a ediție a campionatului mondial de automobilism este în plină desfășurare. Deoarece rezultatele definitive vor fi cunoscute mult mai tîrziu, n-am cuprins în prezentarea de față și această ediție. Îi vom rezerva însă o analiză separată, la sfîrșitul acestui documentar.

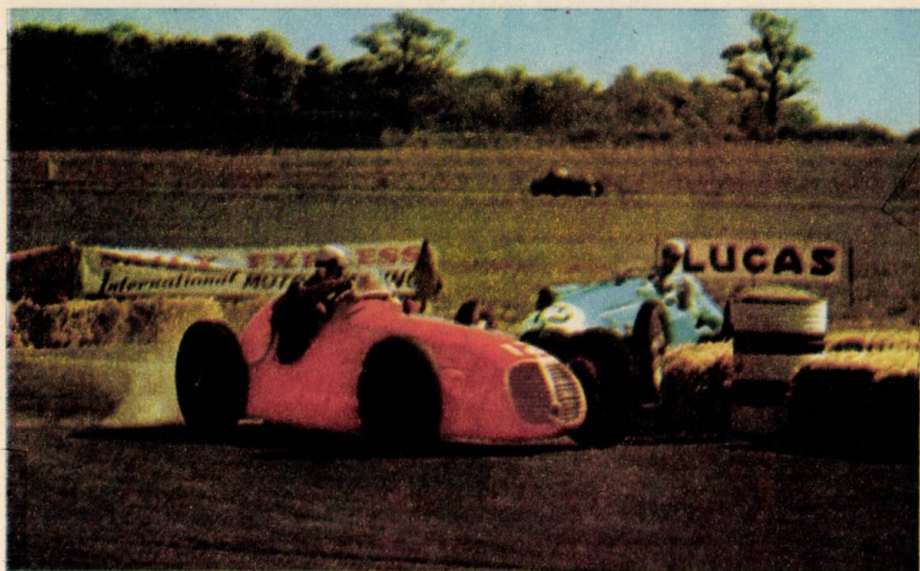
PE FIRUL CAVALCATEI MOTORILOR

Campionatul mondial de automobilism, în concepție modernă, a fost înființat acum 24 de ani. El a debutat în ziua de 13 mai 1950, pe circuitul de la Silverstone, unde s-a organizat Marele Premiu al Angliei. Fapt semnificativ: cursa respectivă a fost câștigată de Giuseppe Farina, pe o mașină Alfa-Romeo, același Farina care, la sfârșitul anului, avea să devină campion mondial, înscriindu-și numele în frun-

tea unei liste, pe care, de-a lungul a două decenii și ceva, s-au adăugat mereu nume de iluștri minuiitori ai volanului. Juan Manuel Fangio, colegul de echipă al lui Farina, clasat în aceeași ediție a campionatului pe locul secund, a călcat cu stîngul în cursa de la Silverstone, fiind nevoit să abandoneze. Celălalt membru al echipei Alfa-Romeo, italianul Luigi Fagioli, a terminat Marele Premiu al Angliei imediat

Doi ași de la Alfa Romeo, în 1950, în Marele Premiu al Italiei: Farina urmat de Fangio.





Villoresi (Maserati) urmat de Rosier (Talbot)

după Farina, dar în campionat n-a putut sosi decît în poziția a treia.

Cel de al 209-lea Mare Premiu din campionatul mondial (și ultimul în prezentarea noastră) s-a organizat la 8 octombrie 1972 în S.U.A. Această cursă a fost cîștigată de Jackie Stewart (Tyrrell-Ford), urmat de colegul său de echipă Francois Cevert și de «bătrînul» Denis Hulme (McLaren-Ford). Cîtă deosebire între cele două curse extreme, între oamenii care le-au animat, între mașinile și performanțele obținute! Cînd Giuseppe Farina trecea victorios linia de sosire la Silverstone avea respectabila vîrstă de... 44 ani și încheiase cel mai bun tur de pistă cu media orară de 151 km. La Watkins Glen, în toamna trecută, Stewart număra cu... 11 ani mai puțin decît Farina și încheiase turul record cu 208 km/h, pe un circuit sensibil apropiat ca dificultate de cel din Anglia.

Așa cum se știe, o ediție de campionat mondial este formată din mai multe etape (la început erau 6—7, acum sînt 12—13), denumite Mari Premii. Dar cursele «Grand Prix» nu sînt o creație a anilor '50, ci au o vechime apreciabilă în sportul automobilistic mondial. Primul Mare Premiu din istoria curselor — denumit «Le Grand Prix de L'Automobile Club de France» — a avut loc la 26 iunie 1906 pe circuitul de la Le Mans. El a fost organizat de Automobilul Clubul de Vest — același care se preocupă și astăzi de cursa de 24 de ore — și a fost cîștigat de pilotul Ferencz Szisz pe o mașină Renault.

Nici formulele constructive nu sînt o inovație a timpurilor moderne. Anumite regle-

mentări privind cilindrarea, greutatea mașinilor sau combustibilii au existat încă din primul deceniu al secolului nostru. Organizatorii campionatului mondial n-au făcut decît să preia și să perfecționeze o serie de uzanțe și prescripții regulamentare, moștenite de la înaintași.

În trecut, nu toate Marile Premii de formula 1 dintr-un sezon au fost înglobate în disputa pentru campionatul mondial. În 1950, de exemplu, s-au organizat 12 curse de acest gen, dar numai șapte au contat în clasamentul pentru titlul suprem. În ultima vreme, procedeul este același: două-trei Mari Premii dintr-un an rămîn în afara campionatului.

Întrecerea inițiată în 1950 sub denumirea de «campionatul mondial al conducătorilor», venea după o perioadă foarte grea: aceea ce urmasse războiului. Un război căruia îi plătise tribut și automobilismul. Campionul francez Robert Benoist, împreună cu pilotul englez Williams, s-au încadrat în lupta de Rezistență împotriva fascismului, făcînd adevărate acte de eroism. Ei au căzut însă în mina dușmanului și au murit în deportare.

După încheierea păcii, zgomotul motoarelor de curse s-a auzit din nou, la Paris organizîndu-se o Cupă în memoria lui Robert Benoist. Învîgător: Amedée Gordini (mașină Simca), viitorul «vrăjitor» de motoare pentru competiții.

În anul 1946 se reiau Marile Premii. Mașinile prezente la start erau însă cele rămase dinainte de război și încadrate în formula 1500 cmc cu compresor sau 4500 cmc fără compresor. Așii zilei, care își făcuseră un nume încă înainte de

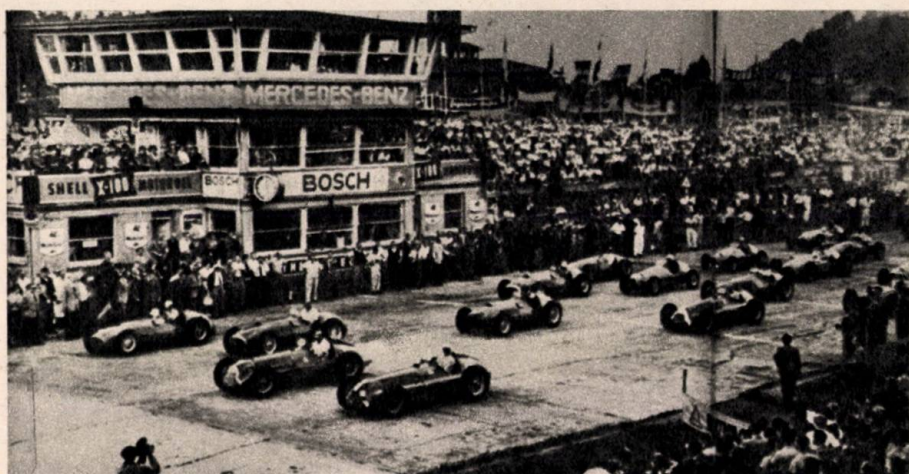
război, se cheamă Etancelin, Chiron, Villorresi, Nuvolari. Lor aveau să li se adauge acum Jean-Pierre Wimille, Raymond Sommer, Alberto Ascari, Maurice Trintignant, Jean Behra, Juan Manuel Fangio etc.

Cind s-a înființat campionatul mondial, vechia formulă de curse a fost păstrată, spre bucuria firmei Alfa-Romeo, care dispunea de cunoscutele mașini «Alfetta», echipate cu motor de 1500 cmc, cu 8 cilindri și compresor. Aceste mașini fuseseră concepute pentru cursele dinainte de război și dăduseră rezultate bune. În competițiile anilor 1946, 1947 și 1948, «Alfettele» se dovediseră imbatabile în disputa directă cu automobilele Maserati, Talbot și Delahaye.

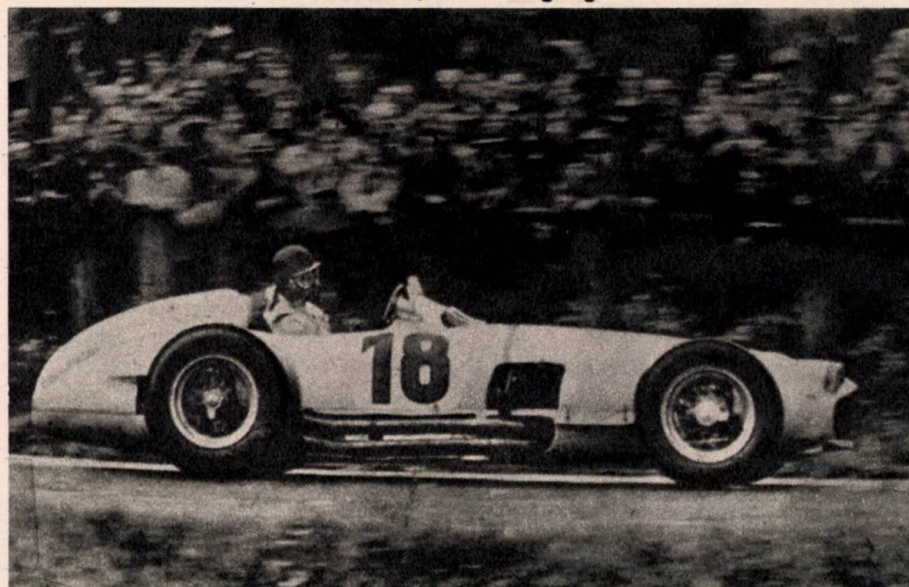
După o pauză de doi ani, Alfa Romeo ia

startul în primele curse pentru campionatul mondial, organizându-și o echipă formată din cei trei «F»: Fangio, Farina, Fagioli. Tot o mașină de 1500 cmc cu compresor, dar de 12 cilindri, avea și Ferrari, piloții săi fiind Ascari și Villorresi. Pentru Maserati alerga argentinianul Jose Froilan Gonzales, pentru Talbot — Rosier și Etancelin, iar pentru Simca — Manzoni, Trintignant și Simon.

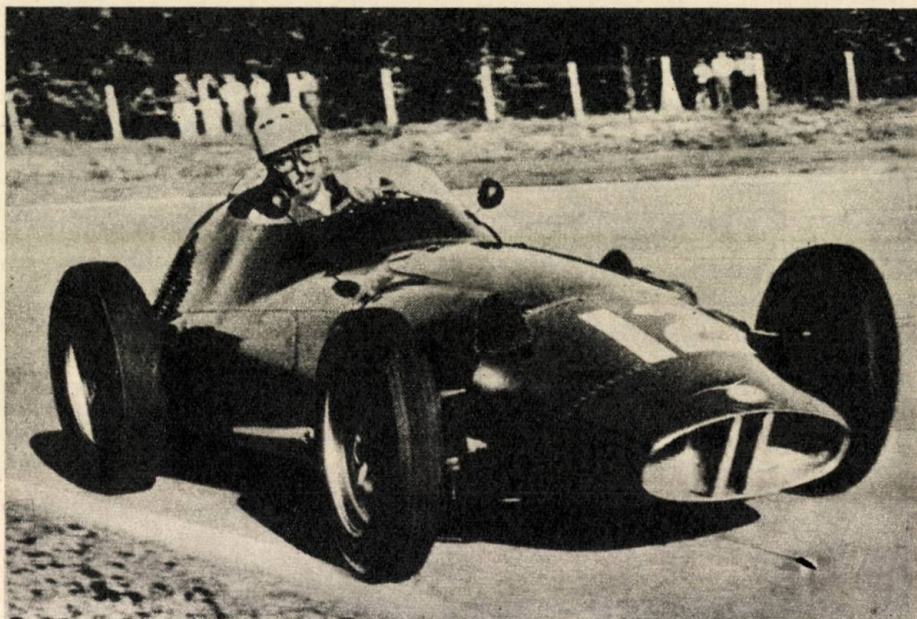
Automobilele «Alfetta», proiectate încă din 1938, domină pretutindeni în cursul anilor 1950 și 1951, Farina și Fangio câștigând în această ordine campionatul mondial. Dar uneori echipa celor trei «F» ratează victoria, aceasta revenind atunci piloților de la Ferrari. De asemenea, mașinile italiene nu acumulează nici un punct în cursa de la Indianapolis (încadrată



În 1951, pe Nürburgring



Fangio pe Mercedes, în 1954, când a câștigat cel de al doilea titlu mondial.



Jo Bonnier (BRM), în 1958, la Monza.

în acei ani în campionatul mondial), pentru că traversarea oceanului era prea costisitoare pentru mașini, piloți și mecanici.

Mașinile «Alfetta» cu care Farina și Fangio au ieșit campioni mondiali aveau o forță apreciabilă pentru vremea aceea: 390 C.P. la 9.000 t m. Cu toate acestea, începând cu anul 1952, Alfa Romeo se retrage din cursele de viteză, la fel cum vor face Talbot și Simca. Fangio pilo-

tează în câteva întreceri mașini BRM, după care intră în echipa Maserati, împreună cu compatriotul său, Gonzales.

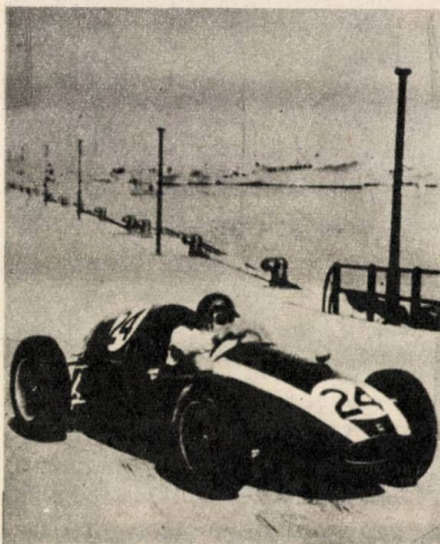
Gândindu-se că nu vor fi suficiente mașini la startul Marilor Premii, organizatorii admit în disputele campionatului mondial al anului 1952 și automobile de formula 2, cu motoare de 2 litri, fără compresor. În lipsa «Alfettelor», mașinile Ferrari domină copios întrecerile anilor 1952 și 1953, Alberto Ascari devenind de două ori la rând campion mondial.

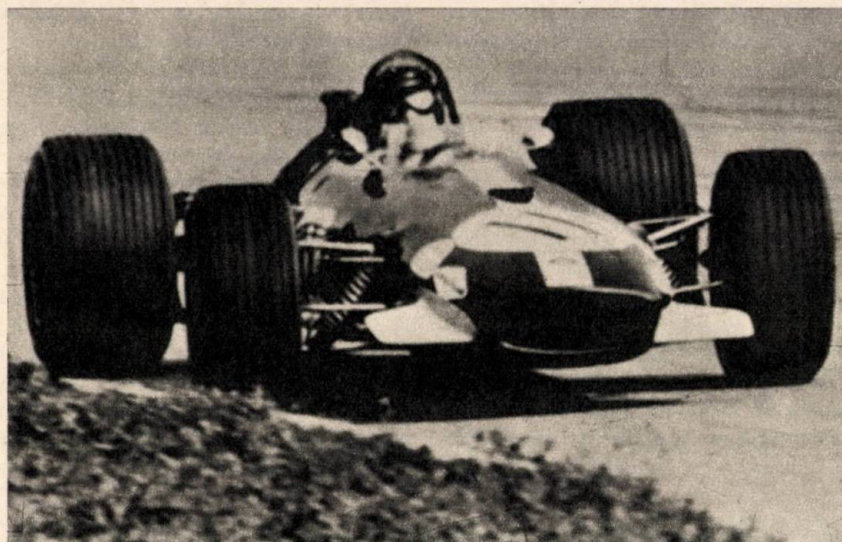
Firma Mercedes, absentă de pe circuite din 1939, își anunță reintrarea pentru anul 1954. Chiar în acel an se modifică și regulamentul formulei 1, revenindu-se la mașinile cu motoare de 2500 cmc, fără limită de greutate. Motorul lui Mercedes era un 8 cilindru în linie, cu injecție directă, așezat ușor înclinat pentru a micșora înălțimea capotei. Două genuri de caroserii stăteau la dispoziția acestui motor: una mai deschisă, pentru circuitele lente, și alta mai «anvelopantă», pentru circuitele rapide.

Pentru a avea și alergători pe măsura mașinilor sale, casa Mercedes își asigură serviciile lui Fangio, angajat alături de doi piloți mai vechi: Kling și Hermann.

Ferrari (care extrapolase un 2500 cmc din motorul său de 2 litri cu 4 cilindri). Gordini (care procedase la fel cu un 6 cilindri), Maserati (avind un 6 cilindri, tip 250 F) nu puteau face față mașinilor aduse «în arenă» de Mercedes. Fangio debutează în 1954 cu o victorie în Marele Premiu al Argentinei și câștigă apoi și în Belgia,

Jack Brabham pe Cooper-Climax





Rindt a alergat o vreme pe mașini Brabham. Iată-l în plină acțiune la Zolder

conducind o mașină Maserati. La jumătatea sezonului, când Mercedes a încheiat pregătirile, pilotul argentinian s-a urcat la volanul noii mașini și a mers din victorie în victorie. Din 16 Mari Premii, desfășurate în anii 1954 și 1955 în Europa, el a câștigat 13, devenind de încă două ori campion al lumii.

În urma unui tragic accident petrecut în 1955 în cursa de 24 ore de la Le Mans, când au

murit peste 100 de persoane, firma Mercedes ia hotărîrea să se retragă din activitatea competițională. Această hotărîre este pusă în aplicare la sfîrșitul sezonului, Fangio trecînd în echipa lui Ferrari și apoi, după un an, în aceea a lui Maserati. Argentinianul își mai adaugă în palmares încă două titluri, totalizînd cinci și renunțînd apoi la curse.

Anul 1958. Pe circuitele pentru Mari Premii

Graham Hill și Colin Chapman. Pilotul îi împărtășește constructorului impresiile asupra mașinii.

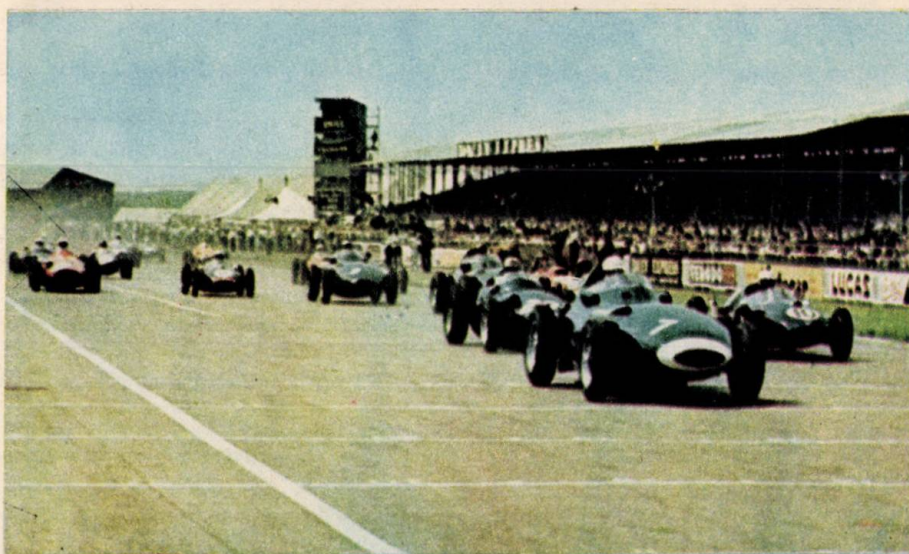


se vorbește cu tot mai multă insistență despre piloții englezi: Stirling Moss, Mike Hawthorn, Peter Collins. De asemenea, se fac cunoscute și constructorii Vanwall și apoi Cooper.

Cel din urmă pe care l-am citat a realizat o mașină mică, ușoară, maniabilă, cu motorul plasat în spate. După mulți ani, în care întrecerile automobilistice fuseseră dominate de mașinile cu motorul în față, John Cooper a reușit să impună noul său procedeu, fiind imitat de toți constructorii pînă în ziua de astăzi. Automobilele Cooper, echipate cu motoare Climax de 220 C.P., erau în măsură să învingă un Ferrari, un Maserati sau un Vanwall de 300 C.P.

Stirling Moss, care a condus în probele campionatului mondial al anului 1958 un Vanwall și apoi un Cooper, s-a clasat la sfîrșit pe locul secund, la numai un punct diferență de cîști-

În cursul anului 1962, la startul Marilor Premii se prezintă prima mașină monoplas cu structură monococă, un Lotus realizat de fostul alergător Colin Chapman. De această mașină se leagă numele lui Jim Clark. În 1962 titlul mondial a revenit lui Graham Hill, pe o mașină B.R.M., dar Jim Clark pîndea din umbră. El a sosit în acel an pe locul secund, pentru ca în 1963 să devină campion al lumii. Peste doi ani, pilotul scoțian, avea să urce iarăși pe prima treaptă a podiumului, aducându-i lui Lotus o nouă victorie, din șirul celor cinci, obținute de firma engleză pînă acum și datorate, pe lîngă Clark, lui Graham Hill (1968), Jochen Rindt (1970) și Emerson Fittipaldi (1972). În istoria campionatului mondial, numai Ferrari a reușit să întreaacă pe Lotus în succese, constructorul italian avînd în palma-



Silverstone 1958: o imagine din Marele Premiu al Angliei.

gătorul titlului, Mike Hawthorn (Ferrari). Mica mașină Cooper avea să-și ia însă o binemerită revanșă, în cursul următoarelor sezoane (1959 și 1960), cînd Jack Brabham a devenit, la volanul ei, de două ori la rînd, campion mondial.

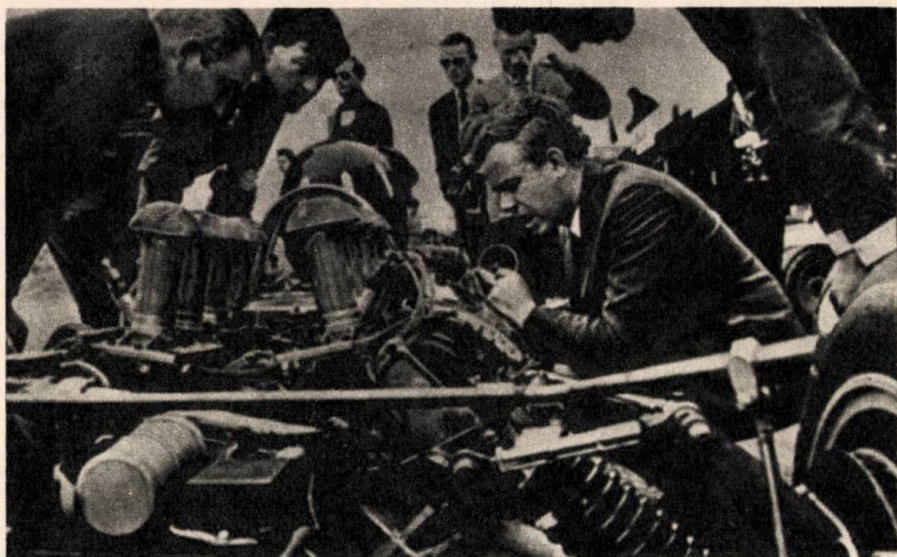
O dată cu anul 1961, formula pentru campionatul mondial se modifică, introducîndu-se motoarele de 1500 cmc, la o greutate minimă a mașinii de 450 kg. Toți constructorii sînt surprinși complet nepregătiți de noua reglementare. În afară de unul: Enzo Ferrari care, ocupîndu-se de formula 2, avea gata un motor de 1,5 litri cu 6 cilindri în V. Ferrari profită din plin de acest avantaj, cîștigînd campionatul prin noul său pilot, americanul Phil Hill.

res șase titluri cîștigate în cursele de formula 1.

În anul 1966, formula constructivă se schimbă din nou, introducîndu-se motoarele de 1500 cmc cu compresor sau cele de 3 litri fără compresor. Toți constructorii au ales cea de a doua variantă, care se menține în vigoare pînă în zilele noastre.

Primul motor reușit de 3 litri a fost un Repco, derivat dintr-un bloc Oldsmobile V8 și folosit de Jack Brabham pe mașinile sale. Ajutat de acest motor, pilotul australian a devenit pentru a treia oară campion, în 1966. În anul următor, aceeași performanță a obținut-o, pe același tip de mașină, neozelandezul Denis Hulme.

Stăpînit de o mai veche ambiție «sportivă»,



O mașină, un pilot și un motor de 8 în V. Iar alături, în dreapta, constructorul acestui motor, Keith Duckworth.

John Ford a alocat o importantă sumă de bani pentru realizarea unui motor de curse care să le întrecă pe toate. Tentativa a reușit cu ajutorul a doi specialiști necunoscuți pînă atunci — Mike Costin și Keith Duckworth — care au proiectat motorul Cosworth, prezentat public în 1967 în Marele Premiu al Olandei, pe mașina Lotus pilotată de Jim Clark. Fapt singular în istoria curselor, acest motor a ieșit victorios în prima sa întrecere în care a fost angajat.

Motorul Ford-Cosworth a obținut peste 50 de succese în Mari Premii, el fiind plasat pe mașinile tuturor piloților care au devenit campioni mondiali, în ultimii ani: Graham Hill, Jackie Stewart, Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi. Se poate spune că Ford și-a atins scopul. El a reușit să-l îndepărteze pe Ferrari de titlul mondial, plătindu-i o veche poliță pentru o altă competiție importantă — campionatul internațional al mărcilor — unde magnatul american n-a reușit să învingă decît de două ori, în timp ce mașinile micului constructor italian au triumfat în 12 rinduri!

Tehnica mașinilor de curse a făcut progrese vizibile în cele peste două decenii de cînd s-a înființat campionatul mondial: au sporit performanțele motoarelor, s-a îmbunătățit ținuta de drum, au crescut vitezele medii generale sau pe tur, pentru fiecare circuit în parte. S-a perfecționat, de asemenea, arta pilotajului.

Într-un amplu interviu, dat publicității acum cîteva luni, Colin Chapman a fost rugat să răspundă la întrebarea: dacă Stewart ar alerga astăzi alături de Clark, de partea cui s-ar înclina

balanța victoriei? Constructorul englez a răspuns: «Dacă Stewart și Clark ar lua startul, în zilele noastre, într-un Mare Premiu, Stewart ar rămîne mult în urmă. Jackie este foarte competent, foarte inteligent, este un pilot precis și sigur. Dar el n-are nici finețea și nici flerul lui Clark. Dacă ar trăi încă, Jim ar fi mult înaintea tuturor piloților actuali».

Aproape 40 de piloți și-au încercat șansele, în 23 de ani de curse, pentru a deveni campioni mondiali. Dar numai 13 dintre ei au reușit acest lucru. Conform rezultatelor obținute, pe acești 13 trebuie să-i considerăm cei mai buni între cei buni. Așa să fie oare? Problema este discutabilă pentru că, nu chiar întotdeauna, pe podium a urcat cel mai talentat dintre combatanți. Fangio sau Clark? Brabham sau Hill? Stewart sau Rindt? Care dintre ei a fost mai mare? Dar dacă cel mai mare a fost tocmai... Stirling Moss, supranumit «campionul fără lauri»?

1973 — ANUL LUI STEWART

Între timp s-a încheiat și cea de a 24-a ediție a campionatului mondial de automobilism. La sfîrșitul acestei ediții, titlul suprem a revenit, pentru a treia oară, lui Jackie Stewart, într-o confruntare în care pilotul scoțian a dominat autoritar, acumulînd un număr record de puncte: 71.

Cel mai redutabil adversar al lui Stewart a fost Emerson Fittipaldi. Tînărul alergător brazilian a început sezonul 1973 cu două victorii — în Argentina și în Brazilia, luînd conducerea în clasamentul general al campionatului. El și-a menținut acest avans pînă aproape

de jumătatea sezonului, când Stewart l-a prins din urmă și l-a întrecut.

Se poate spune că momentul decisiv al disputei dintre cei doi piloți a fost Marele Premiu al Franței, desfășurat în ziua de 1 iulie pe circuitul Paul Ricard. Ambiționat să-l depășească pe debutantul Jody Scheckter, care luase conducerea cursei, Fittipaldi a fost acroșat de adversarul său și a trebuit să abandoneze. Stewart, aflat mai în spate, a făcut o cursă cuminte și în final a acumulat trei puncte, suficiente pentru a trece de Fittipaldi și a lua conducerea în clasamentul general al campionatului. Ulterior, pilotul brazilian nu și-a mai putut reveni. El a abandonat de încă trei ori, lăsându-l larg deschisă calea lui Stewart spre titlul mondial.

Stewart de a se retrage din competiții. La 15 octombrie, la Londra, pilotul scoțian și-a anunțat oficial hotărîrea de a abandona sportul care i-a adus trei titluri de campion mondial: în 1969, 1971 și 1973. Stewart a luat parte la 99 de Mari Premii, din care a câștigat 27, cu două mai mult decît Jim Clark și cu trei decît Juan Manuel Fangio.

Excelentă a fost comportarea în această ediție de campionat a pilotului suedez Ronnie Peterson, care a câștigat nu mai puțin de patru Mari Premii, încheind sezonul pe locul al treilea, foarte aproape de Fittipaldi. De asemenea, un sezon strălucit a parcurs — pînă la tragicul său accident — și François Cevert. Dacă ar fi devenit în 1974, după retragerea lui Stewart, primul pilot al lui Ken Tyrrell, Cevert avea



Cel de al 13-lea câștigător al titlului mondial este Jackie Stewart. De unde se vede că această cifră nu aduce întotdeauna ghinion...

În ziua de 9 septembrie, la Monza, Fittipaldi s-a clasat pe locul secund (după colegul său de echipă Ronnie Peterson), iar Jackie Stewart a încheiat cursa în poziția a patra. Cu două săptămîni mai tîrziu, la Mosport, în Canada, într-o cursă mult contestată din cauza unor grave defecțiuni organizatorice, Fittipaldi s-a clasat din nou pe locul al doilea, cu mult înaintea lui Stewart. Din păcate, eforturile pilotului brazilian n-au avut darul să-l readucă în frunte. Încă de după Marele Premiu al Italiei, «scoțianul zburător» era virtual campion.

Cea de a 24-a ediție a campionatului mondial a fost de două ori îndoliată: la 29 iulie, în Marele Premiu al Olandei, cînd a murit carbonizat tînărul pilot englez Roger Williamson, și la 6 octombrie, în timpul antrenamentelor pentru Marele Premiu al S.U.A., cînd s-a accidentat mortal François Cevert. Aceste două accidente au cîntărit greu în decizia lui Jackie

toate șansele să dea întreaga măsură a talentului său și să câștige titlul de campion mondial.

Clasamentul final al celei de a 24-a ediții a campionatului mondial de automobilism arată astfel: 1. Stewart (Tyrrell) 71 p.; 2. Fittipaldi (Lotus) 55 p.; 3. Peterson (Lotus) 52 p.; 4. Cevert (Tyrrell) 47 p.; 5. Revson (McLaren) 38 p.; 6. Hulme (McLaren) 26 p.; 7. Reutemann (Brabham) 16 p.; 8. Hunt (March) 14 p.; 9. Ickx (Ferrari, McLaren, Iso) 12 p.; 10. Beltoise (BRM) 9 p. etc.

Cupa internațională ce se acordă constructorilor de mașini de formula 1 a revenit lui Lotus. Pe locurile următoare s-au clasat Tyrrell, McLaren și Brabham. Interesant este faptul că toate aceste mașini sînt echipate cu motorul Ford-Cosworth, care a împlinit șapte ani de existență și a învins în 66 de Mari Premii, asigurînd victoria tuturor piloților care au devenit campioni mondiali din 1968 și pînă astăzi.



De la FARINA pînă la FITTIPALDI

Anul	Campionul mondial	Mașina	Puncte	Locul 2	Mașina	Puncte	Locul 3	Mașina	Puncte
1950	Giuseppe Farina	Alfa Romeo	30	Juan Manuel Fangio	Alfa Romeo	27	Luigi Fagioli	Alfa Romeo	24
1951	Juan Manuel Fangio	Alfa Romeo	31	Alberto Ascari	Ferrari	25	José Froilan Gonzales	Ferrari	24
1952	Alberto Ascari	Ferrari	36	Giuseppe Farina	Ferrari	24	Piero Taruffi	Ferrari	22
1953	Alberto Ascari	Ferrari	34	Juan Manuel Fangio	Maserati	28	Giuseppe Farina	Ferrari	26
1954	Juan Manuel Fangio	Maserati-Mercedes	42	José Froilan Gonzales	Ferrari	25	Mike Hawthorn	Ferrari	24
1955	Juan Manuel Fangio	Mercedes	40	Stirling Moss	Mercedes	23	Eugenio Castellotti	Lancia-Ferrari	12
1956	Juan Manuel Fangio	Lancia și Ferrari	30	Stirling Moss	Maserati	27	Peter Collins	Lancia-Ferrari	25
1957	Juan Manuel Fangio	Maserati	40	Stirling Moss	Vanwall	25	Luigi Musso	Lancia-Ferrari	16
1958	Mike Hawthorn	Ferrari	42	Stirling Moss	Vanwall și Cooper	41	Tony Brooks	Vanwall	24
1959	Jack Brabham	Cooper-Climax	31	Tony Brooks	Ferrari	27	Stirling Moss	Cooper-BRM	25
1960	Jack Brabham	Cooper-Climax	43	Bruce McLaren	Cooper-Climax	34	Stirling Moss	Lotus-Climax	19
1961	Phil Hill	Ferrari	34	Wolfgang von Trips	Ferrari	33	Moss și Gurney	Lotus și Porsche	21
1962	Graham Hill	BRM	42	Jim Clark	Lotus-Climax	30	Bruce McLaren	Cooper-Climax	27
1963	Jim Clark	Lotus-Climax	54	Graham Hill	BRM	29	Richie Ginther	BRM	28
1964	John Surtees	Ferrari	40	Graham Hill	BRM	39	Jim Clark	Lotus-Climax	32
1965	Jim Clark	Lotus-Climax	54	Graham Hill	BRM	40	Jackie Stewart	BRM	33
1966	Jack Brabham	Brabham-Repco	42	John Surtees	Cooper-Maserati	28	Jochen Rindt	Cooper-Maserati	22
1967	Denis Hulme	Brabham-Repco	51	Jack Brabham	Brabham-Repco	46	Jim Clark	Lotus-Ford	41
1968	Graham Hill	Lotus-Ford	48	Jackie Stewart	Matra-Ford	36	Denis Hulme	McLaren-BRM	33
1969	Jackie Stewart	Matra-Ford	63	Jacky Ickx	Brabham-Ford	37	Bruce McLaren	McLaren-Ford	26
1970	Jochen Rindt	Lotus-Ford	45	Jacky Ickx	Ferrari	40	Clay Regazzoni	Ferrari	33
1971	Jackie Stewart	Tyrrell-Ford	62	Ronnie Peterson	March-Ford	33	Francois Cévert	Tyrrell-Ford	26
1972	Emerson Fittipaldi	Lotus-Ford	61	Jackie Stewart	Tyrrell-Ford	45	Denis Hulme	McLaren-Ford	39

CAMPIONII

În paginile care urmează vă prezentăm câteva date biografice ale celor 13 piloți, câștigători ai titlului de campion mondial.

Despre acești oameni s-au scris, în decursul timpului, numeroase articole, reportaje, comentarii. Unii dintre campioni au pus chiar ei mîna pe condei și și-au redactat amintirile. Din bogatul material existent, am extras câteva date, câteva trăsături care să contureze viețile celor 13 campioni mondiali.

A fost mai greu cu fotografiile, mai ales cu acelea din perioada cînd reporterii nu erau atît de harnici ca cei de astăzi, iar tehnica redării imaginilornu ajunsese la perfecțiunea din zilele noastre.

Lipsește, spre exemplu, din galeria campionilor, un portret acceptabil al lui Mike Hawthorn, total nefotogenic din cauza capului său blond, contopit totdeauna cu fondul cenușiu al cerului. Nu există, de asemenea, o bună fotografie-document a lui Fangio, demnă artisticeste de gloria pilotului.

Imaginile pe care le publicăm poartă însă amprenta timpului. Și sperăm că această calitate să le suplinească pe toate celelalte.



GIUSEPPE (NINO) FARINA
● Campion mondial în 1950

Giuseppe Farina s-a născut în 1906. El era doctor în economie politică, dar și-a închinat viața activității sportive, alergînd atît înainte, cit și după cel de-al doilea război mondial. A fost și carosier, ca unchiul său Pininfarina.

Nino Farina a debutat în 1933 ca pilot «independent», după care a trecut prin echipele caselor Maserati, Alfa Romeo și Ferrari. Maestrul său a fost Tazio Nuvolari. A devenit campion de automobilism al Italiei în anii 1937, 1938 și 1939. El a «scos în lume» vestita mașină Alfa Romeo-Alfetta, cu care a devenit campion mondial în 1950.

Farina era apreciat pentru combativitate, curaj și spectaculozitate în conducerea automobilului. A alergat în campionatul mondial pînă în 1955, clasîndu-se mereu printre cei de pe primele locuri. În 1954 a avut două accidente grave: «ieșire în decor», în cursa Mille Miglia, și mașină în flăcări, o lună mai tîrziu, în Marele Premiu de la Monza.

S-a retras din activitatea competițională în 1955, în urma unui accident petrecut tot la Monza (testa o mașină Lancia). Avea pe atunci 49 de ani. A murit în 1966, într-un banal accident de circulație, în timp ce-și conducea mașina Ford Cortina Lotus pe o șosea din Franța.



JUAN MANUEL FANGIO
 • Campion mondial în 1951,
 1954, 1955, 1956 și 1957

Cel mai mare campion de automobilism al tuturor timpurilor a văzut lumina zilei la Balcarce (Argentina) la 24 iunie 1911, în casa unui zidar de origine italiană. Lipsit de mijloace materiale, Fangio a trebuit să muncească din greu pentru a-și câștiga existența, învățând la început meseria de mecanic. La 25 de ani a făcut rost de un vechi Ford T, cu care a debutat în curse. A reușit să se facă remarcat abia în 1940.

Fangio a întâlnit primii piloți europeni în 1948. Când a luat startul în primul Mare Premiu de pe continentul nostru avea vîrsta de 37 de ani! A venit să concureze în Europa cu un Maserati cu compresor, pus la dispoziție de Automobil Clubul Argentinian. A fost remarcat de casa Alfa Romeo care l-a angajat în echipa sa.

Pe lângă talent, rezistență fizică deosebită, și bogate cunoștințe tehnice, Fangio s-a distins și prin flerul cu care și-a ales cele mai bune mașini ale epocii. Aceste mașini l-au ajutat să se afirme și să-și alcătuiască un palmares în care figurează 24 Mari Premii câștigate.

S-a retras din competiții în 1958, la 47 de ani. Trăiește la Buenos Aires. Are un fiu care însă nu i-a moștenit talentul.



ALBERTO ASCARI
 • Campion mondial în
 1952 și 1953

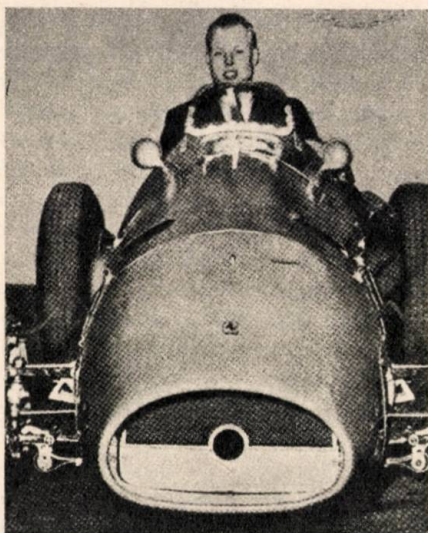
La 26 iulie 1926, murea la Monthéry, în Marele Premiu al Franței, pilotul italian Antonio Ascari. Fiul său, Alberto, născut în 1919, avea să-i continue activitatea, devenind și el alergător de automobilism, după ce cochetase o vreme cu ghidonul de curse.

Alberto a început automobilismul luînd startul, în 1940, în Mille Miglia, la volanul unui «815», prima mașină concepută de Enzo Ferrari după plecarea sa de la Alfa Romeo. Când se reiau competițiile după război, Ascari conduce o Cisitalia 1500 și un Maserati 2000, câștigînd Marele Premiu de la San Remo și Marele Premiu de la Buenos Aires.

La sfîrșitul lui 1949 intră în echipa lui Ferrari, dar îi este greu să se bată cu Alfettele. Doi ani mai tîrziu, devine principalul rival al lui Fangio, învingîndu-l și cucerind două titluri mondiale.

În 1954, Alberto Ascari îl părăsește pe Ferrari și intră la Lancia. Pe atunci, pentru Mercedes alerga Fangio și rivalitatea dintre cei doi continuă. În anul următor, în Marele Premiu de la Monaco, în timp ce se afla la conducerea cursei, Ascari ratează un viraj și... cade cu mașina în Mediterana! Se alege cu o fractură la nas.

După însănoșire, ia startul într-o cursă la Monza și se accidentează mortal. Era în 26 mai 1955.



MIKE HAWTHORN
• Campion mondial în 1958

Șirul de campioni mondiali veniți din Anglia l-a deschis Mike Hawthorn, născut la Farnham în 1929. Talentul acestui tânăr a irumpt în 1953, în Marele Premiu al Automobil Clubului Francez, disputat la Reims. Atunci «și-a permis» să-i învingă pe toți așii vremii, începând cu Villoresi și terminând cu Fangio.

Alergând pe o mașină Ferrari, Hawthorn a reușit să încheie sezonul 1954 pe locul al patrulea în campionatul mondial. În același an, câștigă cursa de 24 ore de la Spa, avându-l coechipier pe Nino Farina.

În 1954 suferă un accident (arsuri grave) în Marele Premiu de la Siracusa. Pierde mult timp pentru însănătoșire, dar când revine la curse se «bate» voinicește și termină campionatul mondial pe locul al treilea.

Plecând de la Ferrari, aleargă cu mai puțin succes pentru Vanwall în cursele de formula 1 și pentru Jaguar în cele rezervate automobilelor «sport». Împreună cu Yvor Bueb, câștigă în 1955 cursa de 24 ore de la Le Mans, dar este învinuit că a declanșat, din neatenție, marele accident în care au murit peste 100 de persoane.

În 1957, Mike Hawthorn se reîntoarce în echipa lui Ferrari și peste un an devine campion mondial. Fericit că a atins acest țel suprem, se retrage. Peste câteva săptămâni însă (în ianuarie 1959) moare ca și Farina într-un accident de circulație.



JACK BRABHAM
• Campion mondial în 1959,
1960 și 1966

Australianul Brabham are un palmares impresionant: 125 de Mari Premii disputate, în care a învins de 14 ori și s-a clasat de 10 ori pe locul secund, de 7 ori pe locul al treilea, de 13 ori pe locul al patrulea și de 5 ori pe locul al cincilea. Asta înseamnă trei titluri de campion al lumii și un titlu de vice-campion.

Născut la 2 aprilie 1926, el a alergat până la vîrsta de 44 ani, după care s-a dedicat în exclusivitate celei de a doua pasiuni: construcția de mașini de curse.

Brabham a venit în Europa în 1955, legîndu-se cu o strînsă prietenie de John Cooper, pe mașinile căruia a obținut primele două titluri mondiale. Apoi a realizat propriile sale automobile de formula 1, la volanul uncea dintre ele devenind campion al lumii, pentru a treia oară. Este primul caz cînd un alergător câștigă un asemenea titlu cu o mașină de concepție proprie.

Tată a trei copii, Jack Brabham este acum constructor și om de afaceri, numele său figurînd pe caroseriile mașinilor de formulă, inclusiv pe cele din campionatul mondial.



PHILLIP (PHIL) HILL
• Campion mondial în 1961

Singurul campion mondial venit din America de Nord este Phil Hill, născut la 20 aprilie 1927 la Miami. El a început să alerge în 1950 în cursele de viteză sau în cele de rezistență. Cu cinci ani mai târziu, a fost angajat de Ferrari pentru a pilota mașini «sport». Se evidențiază, câștigând câteva întreceri organizate în Europa sau în America. Abia în 1951, constructorul din Maranello se hotărăște să-i încredințeze lui Hill o mașină de formula 1.

Cel mai strălucit sezon al pilotului american rămîne 1961, cînd a devenit campion al lumii. Era anul în care se revenise la motoarele de 1500 cmc., Ferrari fiind singurul care putea face față onorabil noii reglementări.

În 1963, inginerul Chiti ajunge la neînțelegeri cu Ferrari și îl părăsește pe acesta. Phil Hill îl urmează. Chiti proiectează o mașină monoplas (A.T.S.), pe care o încredințează lui Hill. Construcția este însă nereușită. Pilotul american, urmărit de insuccese, își reduce activitatea sportivă pentru ca, în 1967, s-o încheie definitiv. Trăiește retras la Santa Monica, unde a înființat un frumos muzeu al automobilului.



GRAHAM HILL
• Campion mondial în 1962 și 1968

Cel mai vîrstnic participant (dintre piloții actuali) la campionatul mondial, englezul Graham Hill, s-a născut la 15 februarie 1929 într-o localitate din apropierea Londrei. A făcut mai întîi canotaj și apoi motociclism. Pe urmă l-au atras cursele de automobile, dar nu pilota, ci meseria de mecanic. Și-a luat carnet de conducere tîrziu, la 23 de ani, cînd Bruce McLaren (mai mic decît el cu 8 ani) câștigase două Mari Premii.

Graham Hill a intrat ca mecanic la Lotus în 1955. Peste un an a avut șansa să i se încredințeze o mașină de formula 2, iar nu mult după aceea una pentru campionatul mondial.

Hill n-a fost dotat cu un talent deosebit. El a știut însă să suplinească o anumită lipsă de vocație cu o voință de a triumfa și cu o seriozitate demne de admirație. Sportiv loial și prietenos, Graham Hill este apreciat de toată lumea care îl cunoaște pentru spiritul său optimist ce nu-l părăsește niciodată. A luat parte la 124 Mari Premii, câștigînd 14 și clasîndu-se de numeroase ori pe locuri fruntașe. Cele două titluri mondiale le-a obținut pe mașini BRM și Lotus.



JIMMY CLARK
• Campion mondial în
1963 și 1965



Barrie Gill, un ziarist englez care scrie despre automobilism și care l-a cunoscut înedea-proape pe Jimmy Clark, spune într-o carte tipărită la Londra: «Clark a fost singurul pilot ce putea fi considerat nemuritor, așa după cum el părea singurul pilot invincibil». În opt ani de formula 1, Clark a participat la 72 de Mari Premii, câștigând 25 dintre ele și stabilind — sub acest aspect — un record care a fost depășit abia în 1973 de către Jackie Stewart.

Clark s-a născut la 4 martie 1936 în casa unui fermier scoțian. El a luat parte la prima întrecere de automobile (o probă de mania-bilitate) în 1953 cu o mașină Sunbeam. Contrar voinței părinților, a continuat să alerge în cursele de viteză cu diferite tipuri de automobile ale vremii. După un loc trei, în 1960, în cursa de 24 ore de la Le Mans, este angajat de Colin Chapman, în serviciile căruia rămâne până la moarte.

Pe lângă cele două titluri mondiale, în palmaresul lui Clark mai figurează și o victorie în cursa de 500 de mile de la Indianapolis, obținută în anul 1965. Pilotul scoțian a murit în aprilie 1968, într-o cursă de formula 2, la vârsta de 32 de ani. Dacă n-ar fi intervenit acest tragic accident, el ar fi putut obține încă multe alte succese de prestigiu.



JOHN SURTEES
• Campion mondial
în 1964

Înainte de a debuta în automobilism, Surtees a fost un strălucit campion de motociclism-viteză, obținând șapte titluri mondiale, la clasele 350 și 500 cmc, pe mașini MV Agusta. Născut în 1934 la Tatsfield, în Anglia, «The big John» (marele John, cum i se spune) a pășit direct în cursele de formula 1, luând peste 100 de starturi în campionatul mondial. A început activitatea automobilistică la Lotus, pentru a schimba destul de des echipele și mașinile. A trecut, rind pe rind pe la Yeoman Credit (unde a avut mașini Cooper), pe la Ferrari, Lola, Honda, Mc. Laren și BRM, pentru a încheia activitatea sportivă în propriul său «team».

Titlul mondial l-a obținut pe o mașină Ferrari, la numai un an după ce intrase în echipa casei din Maranello. A rămas în slujba lui Enzo Ferrari până în 1966, când a plecat trântind ușa, după o discuție mai aprinsă cu directorul sportiv Dragoni. În acel an, John Surtees a încheiat campionatul mondial pe o mașină Cooper-Maserati.

Surtees este un apreciat constructor de automobile de formulă. De fapt, aceasta este acum, după retragerea din activitatea competițională, principala lui preocupare.



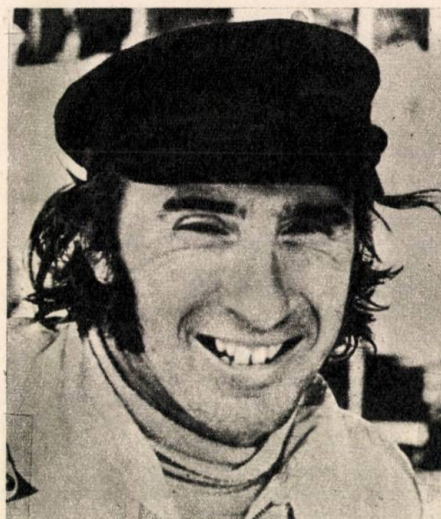


DENNY HULME
• Campion mondial
în 1967

Neozeelandezul Denny Hulme (născut în 1936) a început prin a învăța meseria de mecanic. El a debutat în cursele de automobile ajutat de tatăl său, care i-a procurat o mașină M.G. Puțin mai târziu, a reușit să se facă remarcat la volanul unui Cooper-Climax de 2 litri. Câștigând o bursă pentru Europa, Hulme debarcă în Anglia și face serioase eforturi săre a intra în vederile unui șef de echipă. Într-o zi l-a cunoscut pe Brabham, dar acesta n-a vrut să-l angajeze ca pilot, ci doar ca mecanic. După ce prima mașină Brabham-junior a fost construită și angajată într-o cursă, Denny Hulme s-a văzut și el, în sfârșit, în postura de a deveni pilot adevărat.

În 1964, Hulme a încercat o mașină de formula 1, iar în 1965 a devenit titular al echipei Brabham. Peste doi ani era campion mondial.

Denny Hulme a fost caracterizat o bună bucată de vreme drept un pilot care nu poate depăși mediocritatea. De aceea, s-a spus că titlul câștigat în 1967 s-a datorat, în primul rând, unui concurs favorabil de împrejurări și nu talentului. Hulme a infirmat însă aceste aprecieri, obținând în ultimii ani o serie de succese, mai ales în cursele Can-Am și devenind unul din cei mai constanți alergători de formula 1.



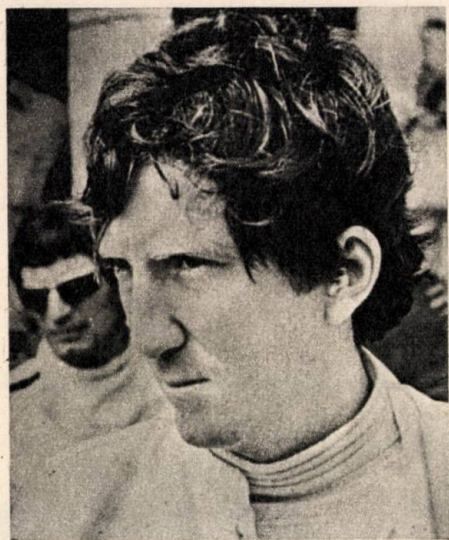
JACKIE STEWART
• Campion mondial în 1969,
1971 și 1973

«Scoțianul zburător», alias Jackie Stewart, s-a născut la 11 iunie 1939, la Dumbarton (Glasgow) și a făcut cunoștință cu sportul prin intermediul... tirului. A fost chiar membru al echipei olimpice de tir a Marii Britanii. El a renunțat însă la armele sportive și, din 1961, s-a dedicat automobilismului. Remarcat de Ken Tyrrell, viitorul campion mondial a semnat un contract pentru cursele de formula 3, încheind primul său sezon (1964) cu un rezultat peste așteptări: 23 victorii în 26 curse disputate.

Această strălucită intrare în scenă i-a adus, la începutul anului următor, trei oferte de angajament în formula 1. El a ales echipa BRM (refuzându-i pe Cooper și pe Chapman) și încheind campionatul mondial pe locul al treilea.

Jackie Stewart a rămas la BRM până la sfârșitul sezonului 1967. Din 1968 a trecut sub culorile vechiului său șef de echipă, Ken Tyrrell, care dispunea de mașini Matra cu motor Ford. Astfel i s-a deschis larg drumul către primul său titlu mondial.

După un scurt contact cu March, pilotul scoțian revine la Tyrrell și câștigă cel de-al doilea și cel de-al treilea titlu. Fără nici un fel de îndoială, Jackie Stewart este cel mai complet pilot de formula 1 din anii de după dispariția lui Clark.



JOCHEN RINDT
• Campion mondial
în 1970

După Farina, Ascari, Hawthorn, Clark și Cévert, austriacul Jochen Rindt este al șaselea campion mondial mort la volan și al patrulea mort în cursă. El este, în același timp, primul pilot de formula 1 declarat campion post mortem.

Rindt s-a născut la 18 aprilie 1942 la Mainz, în Germania. Părinții săi au murit într-un bombardament imediat după aceea. Rămas orfan la vârsta de un an, micul Jochen a fost dus și crescut în Austria de către niște rude.

Cîteva curse pentru automobile de turism l-au introdus pe Rindt, în anul 1962, în lumea sportului cu motor. Cu doi ani mai târziu, el s-a dus în Anglia și a debutat în întrecerile de formula 2, făcându-și imediat un nume.

În anul 1964, Rindt a debutat în campionatul mondial alergînd, rînd pe rînd, pe mașini Cooper, Brabham și Lotus. Titlul de campion al lumii i-a fost atribuit post mortem, la sfîrșitul sezonului 1970. El a murit în luna septembrie, pe circuitul de la Monza, după ce cîștigase în acel an cinci Mari Premii și acumulasese un număr de puncte ce n-a putut fi depășit de nimeni pînă la încheierea campionatului.



EMERSON FITTIPALDI
• Campion mondial
în 1972

Brazilianul Emerson Fittipaldi a văzut lumina zilei la 12 decembrie 1946 la Sao Paulo. Tatăl său a fost alergător de motociclism și apoi ziarist sportiv. După o scurtă trecere prin sportul cu două roți, Emerson a participat la întrecerile de karting, devenind campion al țării sale la această specialitate.

În 1965, Emerson Fittipaldi debutează în automobilism pe o mașină Renault Gordini. Peste un an, el s-a dus în Anglia și s-a înscris la școala de pilotaj condusă de Jim Russell. În Marea Britanie a participat la cursele din cadrul formulei Ford și la cele de formula 3.

Colin Chapman a pus ochii pe acest tînăr talent și în 1970 i-a oferit o mașină de formula 1 pentru Marele Premiu al Angliei. După ce Rindt s-a accidentat mortal la Monza (septembrie 1970), Emerson Fittipaldi a devenit primul pilot al casei Lotus. El și-a onorat această încredere acordată de Chapman, cîștigînd Marele Premiu al S.U.A.

În 1972, Fittipaldi a devenit campion mondial la vârsta de 26 ani neîmpliniți, fiind cel mai tînăr alergător care a cucerit acest titlu.

PE PRIMUL LOC- FANGIO



Două generații: Fangio și Fittipaldi

Care dintre piloții celebri, din prezent și trecut, poate fi considerat ca cel mai valoros? Discuțiile contradictorii pe această temă nu s-au terminat, pentru că este foarte greu să se găsească un criteriu de apreciere cât mai perfect. Clasificarea pe baza procentului de victorii obținute în toate Marile Premii disputate nu a întrunit majoritatea sufragiilor, deoarece există substanțiale diferențe între gradele de dificultate a circuitelor pe care se aleargă campionatele mondiale.

Cțiva ziariști sportivi italieni au venit cu o nouă soluție: ei au propus ca în fișele de calcul pentru aflarea «campionului campionilor» să nu se introducă toate cursele, ci numai cele disputate pe trei circuite reprezentative, adică pe trei circuite care întrunesc, fiecare în parte, cele mai mari dificultăți. Aceste circuite sînt:

Monza, considerat ca cel mai rapid, întrucît acolo se realizează cele mai ridicate viteze medii, depășindu-se adeseori 250 km/oră. La Monza există viraje care trebuie «negociate» chiar și cu 230 km/oră, fapt ce pune la grele încercări măiestria piloților.

Nürburgringul care are un traseu lung de 22,835 km, «agrementat» cu 173 curbe de toate felurile. Acesta constituie, fără îndoială, cel mai variat și cel mai frumos circuit din lume. Viteza medie generală a ajuns în prezent la circa 190 km/oră, ceea ce denotă că, deși circuitul are 7—8 viraje pe fiecare kilometru, acestea sînt în majoritate foarte rapide și deci dificile.

Monaco care este singurul circuit pentru Mari Premii, amenajat pe străzile unui oraș. Traseul este îngust și scurt (3,2 km), are viraje variate, cu schimbări bruște de vizibilitate (un viraj de 200 km/oră se află într-un tunel). Circuitul de la Monaco necesită cele mai multe schimbări de viteză pe kilometru.

Trebuie să recunoaștem că «bucetul» acestor trei circuite și, evident, competițiile organizate pe ele sînt foarte bine alese.

Și acum iată clasamentul stabilit pe baza participărilor și victoriilor în aceste trei curse clasice:

1. **Juan Manuel Fangio**, care a totalizat 8 victorii față de 16 prezențe la start, respectiv 50% locuri 1;
2. **Alberto Ascari**, 6 victorii din 15 participări, realizînd un procentaj de 40% victorii;
3. **Rudolf Caracciola**, 8 victorii față de 25 de starturi, adică un procent de 32% victorii;
4. **Stirling Moss**, 7 victorii din 23 de starturi, respectiv 30% victorii;
5. **Jackie Stewart**, 6 victorii, 23 de starturi (situația în iulie 1973), 26% victorii;
6. **Achille Varzi**, 4 victorii, 18 starturi, 22% victorii;
7. **Tazio Nuvolari**, 3 victorii, 25 de starturi, 12% victorii.

Evident, nici acest clasament nu poate fi considerat «ideal», din mai multe motive: Jim Clark, deși a participat de 20 de ori, a avut în mod repetat defecțiuni mecanice pe aceste trei circuite; cariera strălucită a lui Rudi Caracciola a fost stopată în plină glorie din cauza celui de-al doilea război mondial; la fel s-a întâmplat cu Stirling Moss, care și-a întrerupt brusc activitatea din cauza unui accident care l-a lăsat invalid pe viață; Alberto Ascari a suferit un misterios accident mortal în plină glorie; Emerson Fittipaldi se află abia la începutul ascensiunii etc. (P.C.).

TEMPERATURILE BUJIILOR

Dintre toate piesele automobilului, bujiile și supapele de evacuare sînt supuse celor mai grele și variabile solicitări termo-chimice. Astfel, la mersul mașinii în plină sarcină, ca de exemplu la urcarea unei pante lungi, vârful electrodului central poate atinge temperatura de 800 grade Celsius, în timp ce armătura de metal a bujiei nu depășește 140°C.

Diferențe asemănătoare se constată și între mijlocul talerului supapei de evacuare și capătul tijei sale. Desigur că la ralanti temperaturile acestor piese sînt mult mai mici.

După cum s-a mai scris, bujiile trebuie să fie corespunzătoare motorului din mai multe puncte de vedere, dintre care cele mai importante sînt: diametrul locașului, lungimea filetului și mai ales valoarea termică.

La bujiile calde (fig. 1 C) suprafața izolatorului, expusă flăcărilor din camera de explozie, fiind relativ mare, rezultă că transferul de căldură către exterior (răcirea) se face mai lent. Pe cînd la celelalte (fig. 1 R), suprafața expusă flăcărilor este redusă, asigurînd un transfer mai rapid al caloriilor. De aceea, acestea sînt indicate

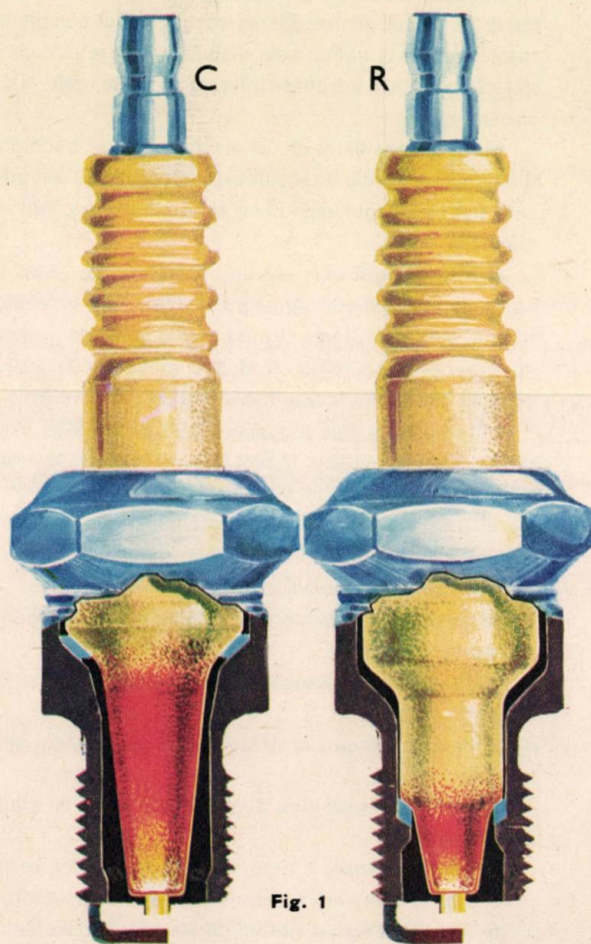


Fig. 1

pentru motoarele avînd randament mai ridicat sau răcire mai slabă în jurul locașului bujiei.

Varietatea mărcilor de bujii și valorile lor termice foarte diferite fac necesară o alegere potrivită pentru fiecare motor.

În figura 2 se arată

variația temperaturii bujiilor în funcție de regimul motorului, ilustrînd trei variante: curba A în cazul unei bujii prea reci pentru motorul respectiv; B în cazul unei bujii perfect corespunzătoare; curba C pentru o bujie prea caldă.

În trecut, orice bujie

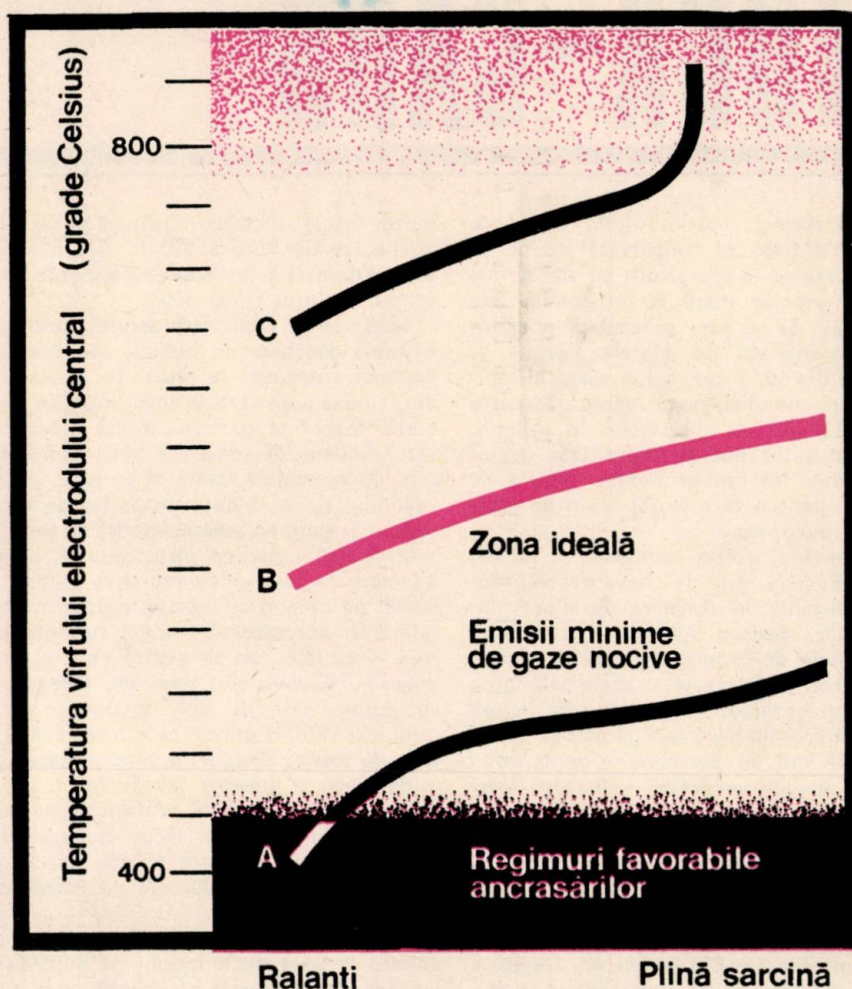


Fig. 2

cu vârful izolatorului proeminent (ca în fig. 3 T) era încadrată în clasa bujiilor foarte calde. În ultimii ani, au apărut bujiile zise «termoelastice» care au aspectul arătat în fig. 3 T. Datorită unor detalii constructive, aceste bujii acoperă mai multe zone de valori termice. De exemplu o bujie pe care scrie 175 acoperă și zonele valorilor termice apropiate (195 și 145).

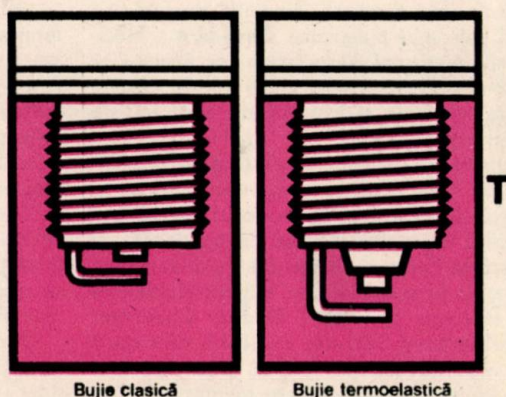


Fig. 3

STOCK-CARS

Organizatorii vest-europeni de curse automobilistice se lamentează mereu în ultima vreme că spectatorii nu vor să mai vină în număr mare la întrecerile «de formulă». Și se pare că această plîngere este întemeiată. La Marele Premiu al Franței din 1973, contînd ca etapă în campionatul mondial, n-au venit să asiste decît 55—60 000 spectatori. În schimb, publicul a început să frecventeze destul de asiduu întrecerile pentru mașini de turism, pentru care există acum un campionat european.

Fenomenul acesta, remarcat în ultimii ani în Europa, este de cîteva decenii monedă curentă în America de Nord. Într-adevăr, pentru spectatorii americani nu cursele de formulă reprezintă spectacolele cele mai agreate, ci acele palpitante întreceri rezervate mașinilor «de serie» și numite în limbajul locului «stock-cars». Sute de mii de persoane — de la copii pînă la bătrîni venerabili — invadează sezon după sezon piste de la Daytona, Riverside sau Ontario pentru a trăi cîteva ore de spectacol senzațional oferit de piloți-cascadori cu numele de Richard Petty ori Buddy Baker.

Se spune că nașul acestui gen de curse este un oarecare Bill France din Daytona. După cel de-al doilea război mondial, el a organizat primele întreceri de mașini de serie, cu piloți amatori, pe plaja Oceanului. Ideea a prins și, în 1947, Bill France a pus bazele unei asociații, devenită repede una din cele mai puternice din S.U.A.: NASCAR (National Association for Stock-Car Racing). Peste numai cinci ani, în această organizație se și înscriseră zece mii de membri.

Succesul curselor stock-cars se bazează pe un truc, cunoscut de toată lumea și acceptat ca atare. Spectatorul pleacă duminica de acasă, ajunge la autodrom și plătește biletul de intrare (vîndut la un preț nu prea ieftin), ce-i asigură vizionarea unei curse cu mașini Dodge, Chevrolet sau Mercury, identice cu acelea ce circulă în mod curent pe șosele. «Identic» este un fel de a spune, pentru că mașinile respective au numai caroseria (și nici aceea în totalitate) asemănătoare cu a automobilelor vîndute în magazine. Sub această caroserie nevinovată se ascunde însă un

motor foarte «lucrat», în măsură să reziste unei curse îndrăcite de 500 de mile, în care acele kilometrajelor tremură aproape tot timpul în jurul cifrei 300!

La fel ca un copil care ascultă cuminte basmele depănate de bunica, spectatorul curselor stock-cars se așează pe banca lui din tribună și urmărește spectacolul ce i se oferă, acceptînd cu bună-știință ideea că automobilele din fața sa sînt «surori» gemene cu mașina lăsată la parcare, cu a vecinului sau cu a unui fost coleg de serviciu... Și mașinile acestea «strict de serie» aleargă nebunește pe pista cenușie, ușor înclinată la viraje, ciocnindu-se ca berbecii, făcînd nu rareori adevărate «salturi mortale». Iar spectatorul — copil cuminte și naiv — își zice: «la să vedem cine va învinge — Chevroletul meu sau Dodge-ul vecinului?» Dar, de fapt, nu învinge nici unul nici altul, ci pilotul care trece primul linia de sosire, cîștigînd o sumă la care ar jîndui chiar și Stewart sau Fittipaldi. Iar, mai mult decît pilotul, cîștigă organizatorul cursei, care și-a făcut din această activitate o meserie bine plătită sau, cum se spune dincolo de Ocean, un adevărat «business».

Regulamentul curselor stock-cars nu admite la start decît mașini cu două uși (sedan), de producție americană, care au caroseria din tablă de oțel și o vechime de maximum doi ani. Inițial, aceste mașini erau împărțite în două grupe: *standard* — cu ampatamentul minim de 3,02 m, și *intermediate* — cu ampatamentul minim de 2,92 m. Alcătuit sub influența (bine remunerată!) a cîtorva firme, acest regulament urmărea să înlăture din curse uzinele care fabrică automobile compacte și subcompacte. S-a întîmplat însă ca unele mașini mai «mici» — cum sînt Mustang și Camaro — să aibă succes pe piață și atunci NASCAR s-a văzut obligată să admită și o a treia grupă, numită *sportsman*, rezervată automobilelor cu ampatamentul mai mic de 2,92 m.

O mașină pentru cursele stock-cars trebuie să aibă caroseria originală. Se admite doar scoaterea barelor de protecție și, eventual, instalarea unor aripi deportante la spate. Intrarea pilotului la volan se face într-un mod cît se poate de original: prin escaladarea geamului, deoarece, din mo-

Parada dinaintea startului





Adeseori se întâmplă și așa ceva...

tive de securitate, ușile sînt blocate prin sudură. După ce concurentul s-a instalat la postul său, mecanicii îi montează «geamul», format dintr-o plasă metalică protectoare. Se înțelege că toate mașinile sînt prevăzute cu roll-bar.

În ceea ce privește motoarele, ele nu pot depăși capacitatea cilindrică de 7 litri avînd în mod obligator bloc-motor de serie. «Prelucrarea» lor este permisă, cu unele mici restricții. Se obțin în general 5—600 CP pentru o greutate totală ce nu depășește 1 500—1 600 kg. De aici vitezele mari ce se obțin, de aici acel ritm infernal al curselor și accidentele spectaculoase.

Starturile sînt asemănătoare cu cele de la Indianapolis: directorul cursei merge în fața «plutonului» într-o mașină numită «pace car»; la un moment dat, mașina lui se retrage, dînd liber concurenților ce abia așteaptă să se dezlănțuie. Pedalele de accelerație sînt apăsate pînă la podea și cursa începe. Nu durează mult și se ivește primul carambolaj. În acel moment, prind să clipească nervos lămpile galbene de alarmă plasate de-a lungul circuitului.

Înseamnă că automobilele rămase întregi trebuie să încetinească și să ruleze în șir indian, pînă cînd pista este degajată și întrecerea liberă va fi relansată de directorul cursei.

Cursele stock-curs își au un campionat al lor și, evident, foarte multe vedete. Richard Petty este cel mai cunoscut alergător în astfel de curse. El a cîștigat pînă acum de patru ori campionatul național, performanță încă neîntrecută de nimeni. Lee Petty, tatăl lui Richard, și un alt pilot, David Pearson, au reușit doar de cîte trei ori fiecare să devină campioni de stock-cars. Se spune că succesul fără egal al lui Richard Petty se bazează pe două elemente: 1) mașinile îi sînt pregătite «la milimetru»; 2) la semnalul de start, Petty lipește pedala de accelerație de podea și n-o mai dezlipește decît după ce a trecut linia de sosire. Se întâmplă însă ca, uneori, să nu poată atinge această linie și, de aceea, situația îl obligă — om e și el — să facă și cîte o excepție...

Dumitru ȘOMUZ

Ofensivă și contraofensivă în „RĂZBOIUL” AUTOMOBILELOR

Economiștii au constatat — cu surprindere la început — că în ciuda reevaluării monedei nipone, care și-a schimbat paritatea față de dolar, crescând cu aproximativ 35 la sută, vânzările de automobile de producție japoneză în SUA au continuat totuși să crească. Statisticile arată că, în perioada ianuarie-iulie 1973, în America au fost vândute 447 000 automobile japoneze, ceea ce reprezintă o creștere de 38,2 la sută față de aceeași perioadă a anului trecut.

La prima vedere s-ar putea crede că în această ofensivă a automobilelor japoneze pe piața americană, industria de automobile din S.U.A. suferă pierderi și se află în defensivă. Dar lucrurile nu stau tocmai așa.

După cum se știe, în industria americană de automobile domină de mult timp societățile «General Motors», care are acum 773 400 salariați

și un capital de 28,3 miliarde dolari, și «Ford», care dispune de un capital de 16,4 miliarde dolari și folosește 433 100 de muncitori. Împreună cu firma de carburanți și lubrifianți «Esso», aceste societăți au o cifră de afaceri superioară valorii produsului național al Belgiei, Olandei și Danemarcei la un loc. Lor li se adaugă societatea «Chrysler» cu 227 000 salariați.

Așa cum spuneam, vânzările de automobile de producție americană pe piața internă au marcat o descreștere relativă. Cu toate acestea, marile concerne de automobile își sporesc an de an profiturile. Numai anul trecut, de exemplu, cele trei mari societăți americane menționate au obținut, prin filialele lor din străinătate, un beneficiu de peste 350 de milioane dolari. Cum se explică acest lucru?

Concernele americane și-au afiliat unele din marile uzine

producătoare de automobile de pe alte continente și mai ales din Europa. De exemplu, firma vest-germană «Adam Opel A.G.» reprezintă o societate-fiică a concernului «General Motors». «Ford» are investite în numeroase filiale din Europa, America Latină și Asia peste 5 miliarde dolari. Și exemplele nu se opresc aici. Situațiile financiare arată că aportul societăților-fiice la concernul «Ford», de exemplu, a crescut de la 4 la sută în anul 1971 la 17 la sută în anul 1972.

«General Motors» comercializează în Europa, din producția proprie, numai 2 500 de autoturisme. În schimb, acest uriaș concern «vinde în unele țări de pe continentul nostru, prin «fiicele» sale europene, peste 1 milion de automobile.

Pe planul beneficiilor se poate remarca lesne avantajul pe care îl dețin concernele americane în «războiul» automobilelor. Pe plan tehnic însă, cifrele demonstrează că tipurile europene și japoneze sînt în ofensivă. Este interesant de văzut ce va aduce această ofensivă într-un viitor mai mult sau mai puțin îndepărtat.

Boris PAVERMAN

PENURIA DE CARBURANȚI

Pînă la data cînd încredințăm tipografiei aceste rînduri, știrile care parvin din numeroase capitale ale lumii anunță o serie de măsuri privind instaurarea unui regim sever de gospodărire a combustibililor, limitarea vitezei de circulație a autovehiculelor, interzicerea de a se circula cu automobilele o zi sau două pe săptămîină etc. Astfel:

— guvernul danez a luat hotărîrea de a limita viteza automobilelor la 60 km pe oră în localități și 80 km pe oră în afara așezărilor urbane;

— în Olanda, printr-un decret guvernamental, au fost interzise toate deplasările automobilelor particulare în zilele de duminică; călătoria cu autovehiculul particular în zi de duminică se pedepsește cu detenție pe termen de 6 ani, amendă pînă la 100 000 de guldeni și confiscarea automobilului;

— ministrul francez al industriei, Jean Charbonnel, a recomandat limitarea vitezei de circulație pe autostrăzi la 100 km pe oră;

— în Italia se preconizează limitarea traficului și a vitezei mașinilor în zilele de sărbătoare, fixarea unor cote lunare de benzină pentru fiecare automobil particular;

— președintele Nixon a dispus stabilirea unui riguros plan de economisire a benzinei, plan ce va trebui aplicat imediat ce raportul dintre nivelul aprovizionărilor și cel al consumului devine critic. Un punct al planului amintit prevede limitarea vitezei circulației automobilelor la 50 mile pe oră și folosirea autovehiculelor de mic litraj. Guvernatorul statului New York a și emis o ordonanță care limitează la 90 km pe oră viteza maximă de circulație a autovehiculelor pe drumurile din acest stat.

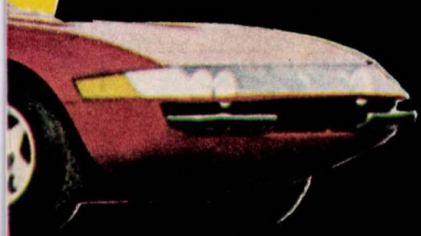
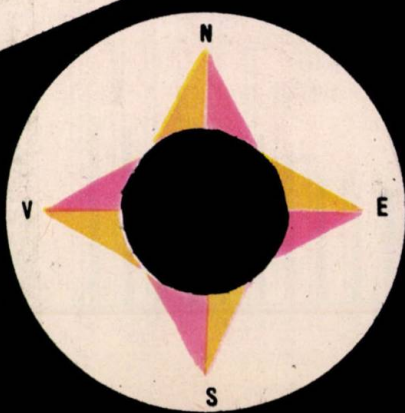
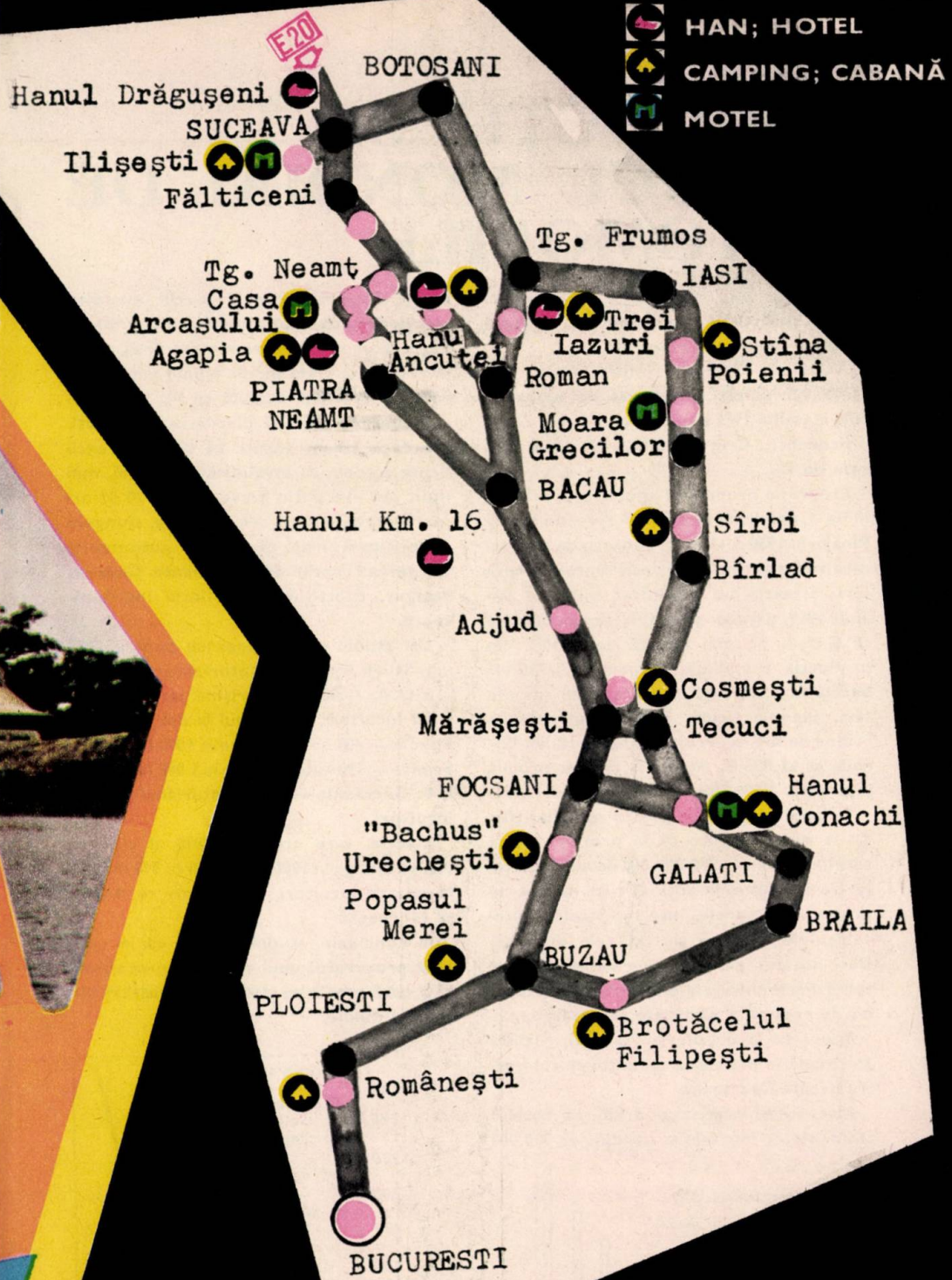
Concomitent cu măsurile de raționalizare a consumurilor energetice, în numeroase țări se înregistrează o creștere în spirală a prețurilor combustibililor.

Iată, deci, că insuficiența carburanților modifică peisajul cotidian. Preocuparea actuală a întregii planete este de a asigura o utilizare cît mai rațională a acestora, de a realiza economii de combustibil și energie.



Dacă vă hotărâți să vizitați meleagurile Moldovei, cu splendide peisaje, monumente istorice și vestigii de veche cultură românească, vă recomandăm să nu uitați numele citorva unități turistice — specificate pe acest traseu — unde veți întâlni tradiționala ospitalitate moldovenească. Atmosfera familială a locurilor, diversitatea bucatelor întâlnite pe listele culinare, mâncărurile tradiționale, camerele odihnitoare cu confort modern, imaginile pitorești, unde sînt situate aceste unități, stilul rustic al interioarelor, vecinătatea unor edificii de rezonanță istorică, întreaga ambianță pe care o veți întâlni, constituie, evident, doar cîteva argumente care, sîntem convinși, că vă vor îndemna la un popas mai îndelungat.





PRODUCȚIA ȘI PARCUL MONDIAL DE AUTOMOBILE

În cursul lunii septembrie 1973 s-au încheiat statisticile definitive privind producția și parcul auto din 1972.

Atingînd totalul impresionant de 37.433.922 unități, producția de autovehicule a anului 1972 a bătut toate recordurile precedente. Creșterea față de anul 1971 este de 7%.

Progresia producției anuale este arătată în fig. 1, defalcată între SUA și restul lumii. Pînă prin 1950 S. U. A. produceau de 3—4 ori mai multe automobile decît toate celelalte țări. Situația s-a modificat începînd din anul 1959, pentru ca în 1972 să se constate că S. U. A. nu mai fabrică decît 30% din producția mondială, respectiv 11.305.141 bucăți față de totalul arătat mai sus. Pe țări, Japonia ocupă locul 2, urmată în ordine de R. F. G., Franța, Anglia, Italia, Canada și U. R. S. S. Aceste 8 țări au produs împreună 85% din totalul anului 1972.

În ceea ce privește parcul mondial (fig. 2), se poate deduce că în prezent acesta totalizează circa 300.000.000 de autovehicule. De reținut că în această cifră nu sînt cuprinse tractoarele, motocicletele, autovehiculele speciale și nici cele militare. Deci totalul general cuprinzînd absolut toate autovehiculele din lume este probabil de ordinul a jumătate de miliard.

Raportat la populația globului, rezultă că circulă în lume cîte un autovehicul pentru fiecare 7 persoane.

Alte studii statistice arată că totalul accidentelor mortale se apropie de 300.000

anual. Raportîndu-le la parcul mondial, s-ar deduce că un automobil dintr-o mie ia parte la un astfel de eveniment. Însă, avînd în vedere că viața medie a unui automobil este de zece ani, rezultă că 1% din autovehicule participă la pierderea unei vieți. Iar dacă ținem seama că celelalte accidente soldate cu invalidități și răniri, mai mult sau mai puțin grave, sînt de 20 de ori mai frecvente decît cele mortale, ajungem la concluzia finală că 20% din automobile iau parte la astfel de evenimente. Ceea ce, desigur, constituie o realitate îngrijorătoare.

Un studiu recent prevede pentru 1980 următorii indici de motorizare:

S. U. A. — 500 autoturisme particulare la 1 000 locuitori, adică unul la doi locuitori;
Suedia — 405 autoturisme la 1000 locuitori;
Franța — 380 autoturisme la 1 000 locuitori;
R. F. Germania — 375 autoturisme la 1 000 locuitori.

Elveția, care ocupa în 1970 al cincilea loc, va ajunge în 1980 pe locul 8 cu 315 mașini la mia de locuitori, la egalitate cu Anglia și Norvegia.

În concluzie, studiul afirmă că în anul 1980, procurarea unui autoturism va absorbi o cotă mai mică decît cea de astăzi din venitul mediu.

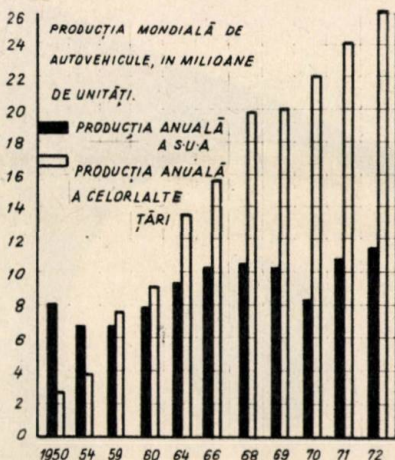


fig. 1

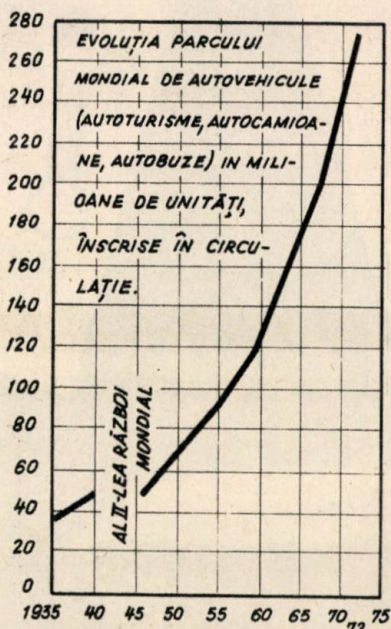
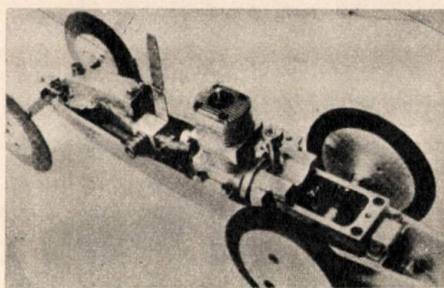


fig. 2



28 000 rot/min și 262 km/oră!

Nu-i greșeală de tipar! 28 000 este turația de putere maximă a minimotoarelor cu care sînt echipate automodelele moderne (automobile miniatură, care au circa 25 cm lungime)

Disciplina sportivă care se numește «automodelism» se bucură de un succes apreciabil în lumea modernă și se dezvoltă pe baza unei reglementări internaționale la fel de riguroase ca și pentru automobilele de curse de formula 1.

Toate motoarele folosite aci sînt monocilindrice, funcționînd în doi timpi cu admisă prin carter. «Mașinile concurente» sînt clasificate conform capacității cilindrice în următoarele patru categorii: 1,5 cmc; 2,5 cmc; 5 cmc și 10 cmc. După cum se poate deduce ușor din cifrele de mai sus, este vorba de cilindri miniaturali avînd dimensiuni destul de apropiate de acelea ale degetelor: alezajul la categoria mică fiind de ordinul a 12 mm.

Carburantul este liber, majoritatea concurenților folosind un «cocktail» compus din alcool metilic (20%), nitrometan (60%) și ulei (20%), procentele putînd varia după experiența fiecăruia.

Este interesant să facem o mică comparație: în anul 1927 recordul mondial de viteză terestră era de 275 km/oră, stabilit de Parry Thomas pe un automobil al cărui motor avea cilindreea de 26 900 cmc. Astăzi, viteza realizată de Thomas este pe punctul de a fi depășită de automodelele din clasa 10 cmc, care, cu un motor de 2690 ori mai mic în ceea ce privește capacitatea cilindrică, au realizat recent viteza uimitoare de 262 km/oră.

De asemenea este demn de reținut că minusculele motoare ale automodelelor din clasa cea mică dețin recordul mondial de putere litrică, deoarece au cilindreea de 1,5 cmc sau 0,5 C.P. la 28 000 rot/min. Dacă veți face o regulă de trei simplă, veți constata că la 1 000 cmc (respectiv la un litru) corespunde puterea specifică de 333 C.P./l care nu este și nici nu a fost vreodată atinsă nici

măcar de către cele mai grozave motoare de competiție.

Motorul «mare» de 10 cmc nu dă decît 2,5 C.P., ceea ce corespunde unei puteri specifice de «numai» 250 C.P./litru. Această mașinuță, care deține recordul mondial de viteză menționat, deși nu are decît 26 cm lungime «totală», a costat totuși peste... 800 dolari!

Motoarele automodelelor lucrează fie cu aprindere de la o bujie cu filament incandescent, fie prin detonații integrale, care se produc perfect regulat datorită raportului de compresie care se situează la valori record de ordinul 20:1.

Răcirea motoarelor, directă în aer, se realizează destul de bine în special din cauză că aceste «automobile» nu circulă niciodată cu o viteză mai mică de 200 km/oră!

Pistoanele cu diametrul cuprins între 10 și 20 mm lucrează perfect fără segmenti, deoarece jocul lor în cilindrii respectivi este de ordinul micronilor (cîteva miimi de milimetru).

Acest joc infinitesimal se menține chiar la regimurile cele mai ridicate (28 000 rot/min cu detonații permanente) datorită faptului că pistonul care este de oțel (avînd o temperatură ridicată, dar coeficient de dilatare termică relativ redus) lucrează într-un cilindru din aliaj de aluminiu a cărui temperatură mai scăzută este compensată de coeficientul mai mare de dilatare al acestui aliaj.

Alt amănunt interesant al acestor motoare: secțiunea ferestrelor de evacuare este variabilă fiind reglată în mod automat în funcție de temperatură datorită unei lame bimetalice.

La ultimele tipuri de motoare, biețele sînt prelucrate dintr-un aliaj de titan spre a reduce forțele de inerție, acest metal fiind mult mai ușor decît oțelul.

Tobele de eșapament nu servesc cîtuși de puțin la amortizarea zgomotelor, singura lor funcție fiind aceea de a folosi pulsația

coloanei de gaze de evacuare în scopul de a realiza cea mai bună prîmenire a cilindrului la turația de putere maximă. Motoarele cele mai recente, avînd lagărele pe rulmenți cu role, realizează turații maxime de ordinul a 30 000 rot/min, ceea ce constituie de departe regimuri record pentru motoarele cu pistoane.

Toate caroseriile sînt executate din mase plastice, forma lor fiind studiată, verificată și perfecționată prin încercări repetate la tunelul aerodinamic.

Suspensiile se compun din două osii rigide, de mărimea unui chibrit, 4 arcuțe elicoideale și 4 amortizoare hidraulice telescopice! Tracțiunea se face prin osia din spate. Roțile punții spate sînt echipate cu pneuri de 2-7 mm lățime turnate din cauciuc plin și relativ puțin elastic.

Roțile din față sînt formate din două discuri subțiri de oțel, la care «banda de rulare» este ascuțită ca un tăiș de cuțit spre a opune cea mai mică rezistență atît la rulare cît și din punct de vedere aerodinamic.

Încercările repetate de a folosi motoare rotative pe principiul Wankel nu au dat rezultate comparabile cu cele realizate de motoarele cu piston descrise mai sus.

«Cursele» se desfășoară pe o pistă de beton circulară avînd diametrul de 19,85 m. Parcursul

fiecărei alergări cronometrată este de 500 m, respectiv opt ture de «modelodrom».

Mașinile nu pot alerga decît individual rulînd perfect pe pista circulară datorită faptului că sînt ancorate prin intermediul unei sîrme subțiri de oțel la un stîlp metalic plasat exact în centrul pistei.

Pornirea motoarelor se face prin împingere cu un baston înclinat prin care «concurrentul» apasă mașina pe pistă, în timp ce face cîțiva pași repede. Timpul maxim admis pentru pornirea în competiție a trebuit să fie reglementat la trei minute, deoarece datorită caracterului foarte «special» al acestor motoare se întîmpla de multe ori ca pilotul să alerge împingînd și apăsînd mașina pe pistă pînă ce obosea, fără să se audă nici măcar o explozie!

Marea lipsă a acestui sport este aceea că nu există întrecere directă: pe pistă nu poate alerga decît cîte un singur concurent, clasificarea făcîndu-se pe baza vitezelor realizate de fiecare. La fel ca în cazul curselor de coastă ale automobilelor «veritabile».

Totuși rămîne remarcabil faptul că automodelele dețin trei recorduri mondiale absolute: al raportului de compresie, al puterii specifice și al turației de putere maximă.

Pregătirea automodelului înainte de cursă



Pionier al explorării și vehicul al civilizației

Cînd Aldous Huxley a spus «Viteza este singurul păcat nou, păcatul secolului XX. Dar viteza procură singura plăcere autentic modernă», el s-a gândit, fără îndoială, în primul rînd la automobil. Fascinația, pe care obiectul mecanic în-suflețit a exercitat-o asupra oamenilor primei jumătăți a veacului nostru, se străvede într-o bogată antologie a operelor literare închinată automobilului. Huxley mărturisea cu alt prilej: «Ispita de a vorbi despre automobile, cînd ai și tu unul, este aproape irezistibilă. Înainte de a cumpăra un Citroen, nici un subiect nu era pentru mine mai neinteresant decît automobilul, iar acum nici unul nu mi se pare mai important. Pot să discut cu alți proprietari de automobile ore în șir despre motoare și sînt dispus fără milă să plictisesc pe cei nemotorizați, vorbindu-le la nesfîrșit despre acest subiect fermecător. Îmi pierd o mulțime de timp prețios citind reviste automobilistice, studiind cu pasiune știrile transmise de pe pistele de curse, urmăresc cu seriozitate elucubrațiile tehnice pe care nu le înțeleg. E o nebunie, dar e încîntătoare!»

«La Belle époque» — cum îi spun francezii — a produs opere minunate în care admirația pentru mașină și elogiul utilității ei se logodesc fericit. Era vremea automobilelor care astăzi ne smulg un zîmbet condescendent. Încă în 1905 Octave Mirbeau consacră un volum acestei «stranii apariții» care era pe atunci automobilul. «La 628 — E 8» este povestea unei călătorii prin Franța și prin alte câteva țări europene. Scriitorul francez nota: «Automobilul este un obiect de comunicare directă cu oamenii, el ne poartă de-a lungul țării și de-a latul moravurilor mai puțin cunoscute».

Este vremea dinaintea primului război mondial, cînd belgianul Henry Kistemaekers își încînta cititorii cu povestirea «Will, Trimm et Compagnie», care culmi-

nează cu descrierea morții în timpul cursei a bietului Trimm. Este vremea imediat următoare conflagrației, cînd Paul-Adrien Schayé publica primul volum al unei colecții intitulate «Le Roman de Sport». Cartea sa «Sainfoin» (1921) datează din epoca în care o călătorie cu automobilul de la Paris la Torino constituia o adevărată performanță sportivă.

De la viziunea bucolică a automobilului ca obiect de plăcere oarecum snobă sau ca mijloc de călătorie, scriitorii au trecut curînd la imaginea simbolică a vitezei, la mașinăria care devorează spațiul și suscită pasiuni. Din această epocă provine probabil expresia «beția vitezei». Sau cum spunea Marcel Proust: «Zburăm în viteză fără să fim recunoscuți de ea, dincolo de atingerea ei».

Italianul Dino Buzzati este probabil ultimul dintre scriitorii moderni care a tratat liric automobilul, reducîndu-l la valorile sale morale sau la dimensiunile unui miraj social (ca în «Jaguarul Rosu»). Din ce în ce mai mult, în beletristica închinată automobilului, apare lumea agitată, plină de zbucium și zgomot, a competițiilor sportive pe piste sau a raliurilor. Secolul tehnicii, cu mașina ca element esențial, se regăsește pe marile circuite, cu toate trăsăturile caracteristice: viață trepidantă, tensiune, viteză, curaj și gustul riscului. Tot din lumea literară provine ideea rezumativă, astfel exprimată: cursele automobilistice sînt turnirurile timpurilor moderne.

În 1950 apare o carte valoroasă cu un titlu evocator: «Prinții tumultului». Romanul lui Pierre Fisson ne introduce în atmosfera agitată a unei curse de pistă. El reușește cu forță de sugestie să ne restituie urletul motoarelor, mirosul de ulei și de benzină, frămîntările și psihologia piloților dintr-un Grand Prix. În aceeași linie se înscrie și romanul «Cercul infernal» al lui Hans Rusch, deși stilul său, mai curînd căutat și spectaculos cu orice

preț, ne amintește că avem de a face, nu atât cu un scriitor, cât cu un om de specialitate. Acțiunea captivantă a cărții nu putea fi scornită decât de cel care a fost personal unul dintre automobiliștii bine cotați ai anilor 30.

Goana uluitoare pe circuite sau sărbătorile sonore ale raliurilor au suscitât și alți numeroși creatori. Pierre Frondaie a scris «L'Homme à l'Hispano», iar Luc Durtain «Ma Kimbell». Cel mai îndrăgit povestitor în acest domeniu, în Franța, rămîne însă inginerul J.A. Grégoire care a scris pagini memorabile despre cele 24 de ore de la Le Mans. Trebuie să menționăm, de asemenea, că printre autorii celebri ai literaturii mondiale, ultimul care s-a aplecat cu pasiune și talent asupra microcosmosului automobilistic a fost

bilist nu depășește pe șosea 70 de kilometri la oră. Șoferul mediocru apasă pe accelerator pînă la fund și cere motorului ceea ce el însuși nu posedă, ceea ce crede că a cumpărat odată cu mașina. Pe urmă, cînd coboară, el nu mai reprezintă nimic». Sau: «Nu e deloc greu să te crezi bărbat cînd ți-ai cedat locul unui motor».

Alt discipol al lui Giraudoux și fidel prieten al olimpismului, dr. Henri Pourêt (pe care André Maurois îl numea «un filozof care este în același timp și un practician — cea mai bună dintre combinații») scria nu de mult: «Omul zilelor noastre a devenit un fel de centaur, jumătate-om, jumătate-mașină, de-ți vine să crezi că semenii noștri au uitat folosința picioarelor și nu se mai pot trans-



Și celebrul scriitor Paul Morand a iubit automobilul. Iată-l la volanul unui Bugatti.

Erich-Maria Remarque. Romanul său din urmă a ales ca mediu de desfășurare a acțiunii vestita cursă siciliană Targa Florio.

Mult prea numeroase pentru a putea fi înregistrate sau măcar menționate sînt biografiile romanțate ale marilor ași ai volanului, de la Nuvolari pînă la Fittipaldi.

Nu în ultimul rînd ar trebui remarcat faptul că automobilul, cu avantajele și excesele sale, a stîrnit și inspirația eseiștilor. Nu știu dacă Giraudoux i-a consacrat vreun gînd printre maximele sale sportive, dar urmașii săi au făcut-o cu siguranță și cel mai adesea cu talent. Paul Vialar zice, în volumul său de note și maxime închinat sportului: «Campionul automo-

porta de la un loc la altul decît prin intermediul celor patru roți». Și totuși, mașina «ne produce bucurii exhaustive cînd știm să uzăm și să abuzăm de ea.» Într-o epocă în care sacrificiul alpiניștilor le-a adus supranumele de «cuceritori inutilului», Henri Pourêt a propus pentru cei ce-și asumă riscurile marilor curse automobilistice titlul onorant de «cuceritori ai utilului».

Nădăduiesc că această sumară bibliografie va da tuturor iubitorilor automobilismului suficiente motive de orgoliu, de meditație.

Victor BĂNCIULESCU

24 de ore la LE MANS



ÎN ANTOLOGIA CELOR MAI FRUMOASE TEXTE SPORTIVE ALE LITERATURII FRANCEZE, GILBERT PROUTEAU NU ALEGE DIN FALANGA UMANIȘTILOR ȘI A ROMANCIERILOR NICI PE TEILHARD DE CHARDIN, NICI PE CHARLES FAROUX SAU PE MAURICE JULIEN, CI PE CEL MAI ILUSTRU, DINTRE EI, ÎN ACEST DOMENIU, INGINERUL J.A. GRÉGOIRE, CONSTRUCTOR CUNOSCUT ȘI CREATOR DE VAZĂ ÎN CÎMPUL LITERATURII MĂRTURISIRILOR.

FRAGMENTUL PE CARE VI-L OFERIM, DATORAT LUI J.A. GRÉGOIRE, FACE PARTE DIN VOLUMUL «VINGT-QUATRE HEURES AU MANS».

Ușurat de gândul de a-l elibera pe Dumont și de a părăsi standul, Roger a pornit.

Lui nu-i e frică de ceață. Ochii săi au facultatea rară de a ghici obstacolele pe întuneric. De altfel, el cunoaște atît de bine această linie dreaptă, 'ea îi este atît de favorabilă încît cu o mașină fermecător de docilă ar putea-o parcurge, în plină viteză, cu ochii legați. A îmbrăcat, sub combinezon, un tricou gros și și-a pus o pereche de mănuși de piele îmblănită. Dar prima sa grijă este să deschidă capota mobilă pe care Monnet, cu extraordinara sa experiență, a avut înțelepciunea de a o prevedea. Îndată ce mașina a prins viteză, înainte de S-ul de la Tertre Rouge, aerul rece al nopții a pătruns în valuri în lăcașul luminat de lămpile albastre ale aparatelor de bord și încălzit de turbină.

Roger stie să lupte împotriva ceței. Ceea ce îi trebuie însă este să poată privi în sus și să zărească cerul, atunci cînd stratul de negură nu este prea gros.

În timpul acestui prim tur, rulînd pru-

dent, dar fără să piardă timp, va recunoaște circuitul, tatonîndu-și noul adversar.

Imediat după virajul de la Tertre Rouge, mașina pătrunde în ceața deasă. Roger stinge farurile, căci lumina se reflectă în această masă fluidă și albicioasă și-l orbește. Nu-i mai rămîne, la nivelul solului, decît pînza galbenă a celor două faruri anticeață. Dar, la drept vorbind, nu distinge nimic la 15 m în fața sa. Ridicînd ochii, zărește cerul înstelat, pe care se desprînd contururile sumbre ale platanelor ce mărginesc drumul pe stînga. Are noroc, stratul de pîclă nu-i mai gros de cîtiva metri. Roger continuă cu prudență, privind în aer. Insistă mai puțin în manevre, dar profită de coboriș pentru a intra în viteză a treia. Indicatorul de turații al turbinei marchează 24 000. Rulează cu 160 de kilometri pe oră.

Brusc, în vîrfurile pantei dulci care precede punctul Hunaudières, unde hotelul este totdeauna strălucitor luminat, ceața dispăre. El regăsește, drept în față, noap-

tea limpede. Își reaprinde farurile, accelerează puternic, trece într-a patra și se lansează spre pădurea de brazi, de care se anină o nouă cortină de negură.

Într-adevăr, pe rampa lină care urmează «virajului cu brazi», cum i-a zis el însuși, zărește din nou peretele alb de ceață iluminat de farurile sale. Dar Dumont l-a prevenit: acest al doilea val e mult mai scurt. Indicatorul de turatii arată 23 000 — 220 de kilometri la oră, viteză cu care Roger atacă această curbă ușoară pentru mașina sa, în timp ce la peste 200 ea ar fi primejdioasă pentru mulți alții. Pilotul ridică piciorul și atinge ușor pedala de frinare. După primele două fluxuri de încetinire, indicatorul de turatii coboară la 21 000 și la viteza de 200. Din fericire, drumul e riguros rectiliniu pînă la virajul de la Mulsanne, aflat la ceva mai mult de un kilometru. Și el știe că ceața se risipește de pe drum înainte de ultimii cinci sute de metri jalonați.

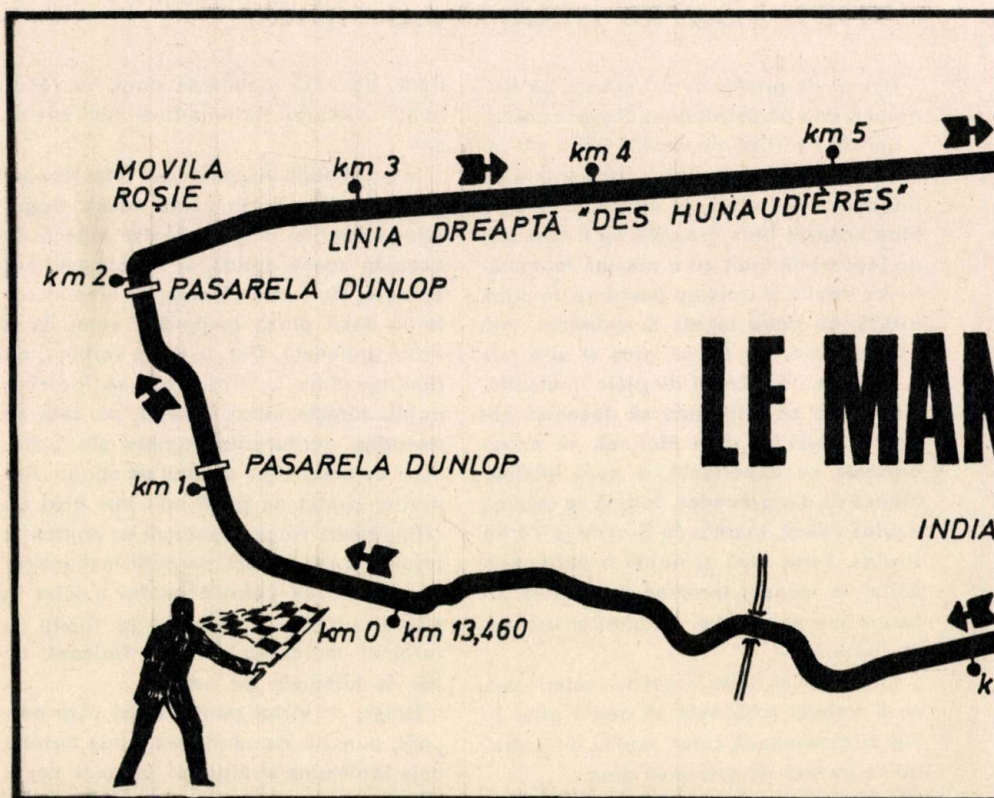
Roger se așază pe centrul pistei, privește bine drept în față, își stinge farurile și pătrunde orbește în pachetul de ceață opacă. Numără încet ...1 ...2 ...3 ...4 ...5... și

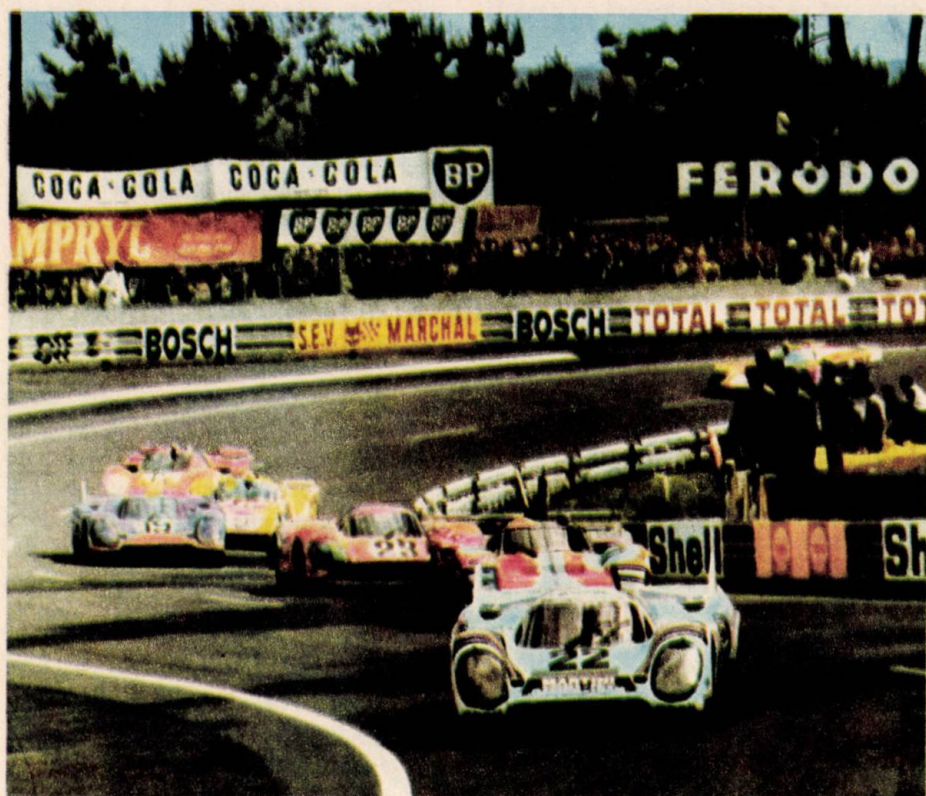
iată din nou noaptea clară, iar la 600 de metri, luminile virajului. Lute, luminarea drumului, pregătirea pentru frinare și schimbările de viteze! După viraj, un calcul rapid îi arată că valul de ceață are mai puțin de 300 de metri în lungime. Reaprirea farurilor, înainte de a aborda virajul de la Mulsanne, l-a incomodat. În viitor, în ciuda pericolului de a fi orbit, va trebui să lase farurile aprinse în timpul acestei traversări orbești în plină viteză. Pentru a-și păstra acuitatea vizuală, nu-i va rămîne decît să privească în aer sau să închidă ochii!

Restul circuitului este parcurs mașinal, cu aceleași gesturi de frinare, schimbări de viteze, manevre la volan, mereu aceleași în aceleași locuri.

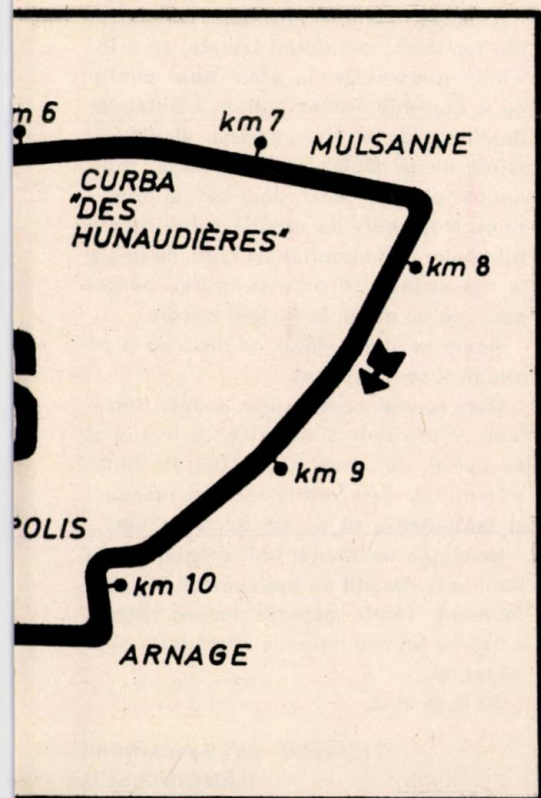
«Nu-i de mirare, gîndește Roger, că bietul Dumont n-a putut avansa. Fiindu-i frică de întîlnirea cu obstacolul invizibil sau să nu cumva să iasă din drum prin ceață, el s-a tîrît, incapabil să reîntre pe urmă în regimul normal. Cît de mult trebuie să fi suferit în timpul acestei ultime ore!»

Iată și tribunele. Abia acum înțelege





Trecere prin virajul Indianapolis



Roger cu exactitate cum va trebui să procedeze pentru a-și menține media și poate chiar pentru a reduce din întârzierea provocată de Dumont. Își pornește cronometrul sub podul Dunlop și conduce normal până la virajul Tertre Rouge. Pe această porțiune, se asigură că nici o altă mașină nu-l precede: să pătrunzi în ceață, în urma altui concurent, ar reprezenta un pericol groaznic. Dar în cursă nu mai sînt decît vreo treizeci de mașini și lumina farurilor permite să le reperezi de departe.

Într-a doua, cu 80, în viraj. Și iată linia dreaptă, la cincizeci de metri, perdeaua albă de ceață. Stingerea farurilor. Accelerare puternică. Roger face eforturi pentru a apăsa pedala de accelerație pînă la podea. Este o manevră imprudentă, contrară reflexelor sale. Nu cumva va fi vreo mașină în fața lui, rulînd încet sau poate chiar oprită? Dar voința îi dictează gesturile inexorabil. Calm, fără nici o teamă, privește în aer și regăsește, la cîțiva metri de-asupra capului, coama platanilor al căror contur bine venit se

detașează pe cer și îi trasează cu destulă precizie axa drumului. Indicatorul de turații arată 26 000. Trece într-a treia. Accelerază pînă la fund. Privirea mereu în aer. Mereu manevrarea volanului cu extremă blindețe.

Ochii pilotului nu părăsesc nici o clipă această linie dantelată care separă frunzișul întunecat de cerul clar, ca și cum mîna sa s-ar agăța de un fir într-un labirint obscur. Din fericire, cunoaște toți arborii acestui drum rectiliniu! Din fericire, șirul de platani de pe dreapta a fost tăiat cu cîțiva ani în urmă, căci altfel frunzișul des s-ar fi unit, formînd o boltă tot atît de neagră ca aceea a unui tunel.

În atmosfera vătuită, sunetul turbinei își schimbă tonalitatea și-l asurzeste. Dar Roger, fără măcar să se uite la indicatorul de turații, știe că a depășit 26 000. Trece fără brutalitate într-a patra, continuînd să apese puternic pe accelerator.

Brusc, perdeaua lăptoasă se destramă. Din nou noapte clară. Farurile. Indicatorul de turații arată 23 000. Peste 500 de metri, înaintea punctului Hunaudières, mașina se va lansa cu 250 pe oră ca în plină zi, în timp ce în mîinile lui Dumont ea n-ar fi atins probabil nici 180 într-a treia, în acest loc.

De-a lungul celor trei kilometri dinaintea obstacolului următor, Roger supraveghează mașinile care-l preced. Depășește cu ușurință doi concurenți cu cilindree mică. Drumul este acum degajat pe distanța de un kilometru, pînă la curba cu brazi. Ridică ușor piciorul, ia virajul cu 220 și nici nu frînează măcar cînd pătrunde în oblonul de negură. De data aceasta, nu și-a stins farurile și lumina reflectată în masa albă îl orbește. Dar el privește spre cer, numărînd alene. În mai puțin de patru secunde, a dat din nou de obscuritatea netă.

Virajul de la Mulsanne...

Virajul de la Arnage...

Maison-Blanche...

Trecînd prin fața standului, își oprește cronometrul. Timpul turului: 4 minute 55. Peste medie. Totul merge bine. Patronul va fi mulțumit, iar Dumont va răsufla ușurat!

Trei ture mai tîrziu, pentru a-și arăta satisfacția, Maller îl pune pe Albert să semnalizeze cu panoul alb!

În ciuda tricoului gros, a mănușilor îmblănite și a turbinei încinse, lui Roger nu-i este cald. O enormă masă de aer umed și răcoros năvălește în lăcașul său. Dificultatea manevrelor, pericolul care-l pîndește constant ar putea — dacă ar mai fi nervos ca la începutul probei — să-l înunde cu sudoare. Dar el se bucură de un straniu calm total care-i permite să guste răcoarea nopții.

Nu ignoră de fel riscul pe care și-l asumă traversînd în plină viteză cele două obstacole fluide. Ar putea percuta altă mașină sau să-și piardă direcția. Dacă în primul tampon de ceață silueta frunzișului îl mai poate ghida, în schimb pentru a trece printr-al doilea nu-i mai rămîne decît propria sa îndeminare în a viza mijlocul drumului înainte de a pătrunde în zona albă, precum și tendința mașinii sale de a rula absolut drept în plină viteză. Dacă ar ieși din ceața opacă într-o parte sau de-a curmezișul, n-ar mai putea, cu 200 la oră, să se redreseze. Ar urma tumba mortală!

Cu toate acestea, fără să ezite, își menține alura nebulă. Singura cale de a învinge ceața este să n-o iei în seamă!

Noaptea rece îi e favorabilă. Străpunsă din loc în loc de lumini izolate, ea îl învăluie prietenește. În afara unor pilpiiri pe la corturile noctambulilor, a bufetelor iluminate de la Hunaudières și din virajele de la Mulsanne și Arnage, întunericul plutește total, de-a lungul circuitului. Doar baia de lumină sclipitoare a tribunelor și a standurilor, aproape goale la ora aceasta, îl orbește brutal, pe cei opt sute de metri, la fiecare trecere.

Acum se simte stăpîn pe sine, ca și pe circuit și pe mașina sa.

Oare rondul acesta, prin noapte, întretăiat de prezențe și absente, de lumini și de cețuri, de zarvă și asurzeli, de ființă și neființă, oare rondul acesta, mecanic și fantomatic, să nu fie decît un vis?...

La stînga nesfîrșitei linii drepte, atît de familiară, dar atît de periculoasă în acest moment, foarte departe înspre răsărit, o licărire tot mai limpede zugrăvește ușor orizontul.

Se face ziuă.

Traducere de Sanda-Anna
BĂNCIULESCU

- **UZINA POLICOLOR** —
București,
bd. Ion Șulea 309
- **UZINA SINTEZA** —
Oradea,
str. Chimiei 3-7
- **UZINA AZUR** —
Timișoara,
str. Peneș
Curcanul nr. 5
- **UZINA SOLVENTUL** —
Timișoara,
spl. N. Titulescu
nr. 31



Produc:

EMAILURI CU USCARE LA CUPTOR

Pentru acoperirea suprafețelor metalice, autoturisme, autocamioane, autobuze, electromotoare, aparate de uz casnic etc.

EMAILURI CU USCARE LA AER

Pentru industria mobilei, industria constructoare de mașini: automobile, tractoare, utilaje electrocasnice etc.

VOPSELE PENTRU CONSTRUCȚII

Pentru finisarea construcțiilor de zidărie în interior și exterior.

RĂȘINI POLIESTERICE NESATURATE

Pentru lacuri de mobilă și pentru prelucrarea în industria maselor plastice.

GRUNDURI SOLUBILE IN APĂ

Aplicabile prin procedeul: imersie, flow-coating, stropire.

- PIGMENȚI ANORGANICI
- CERNELURI DE TIPAR
- PLASTIFIANȚI
- SOLVENȚI
- INSECTICIDE ORGANO-FOSFORICE

ASISTENȚA TEHNICĂ: CENTRUL DE CERCETĂRI PENTRU MATERIALE DE PROTECȚIE BUCUREȘTI, bd. Ion Șulea nr. 309

IMECO
EXPORT — IMPORT
Teleg. IMECO — București

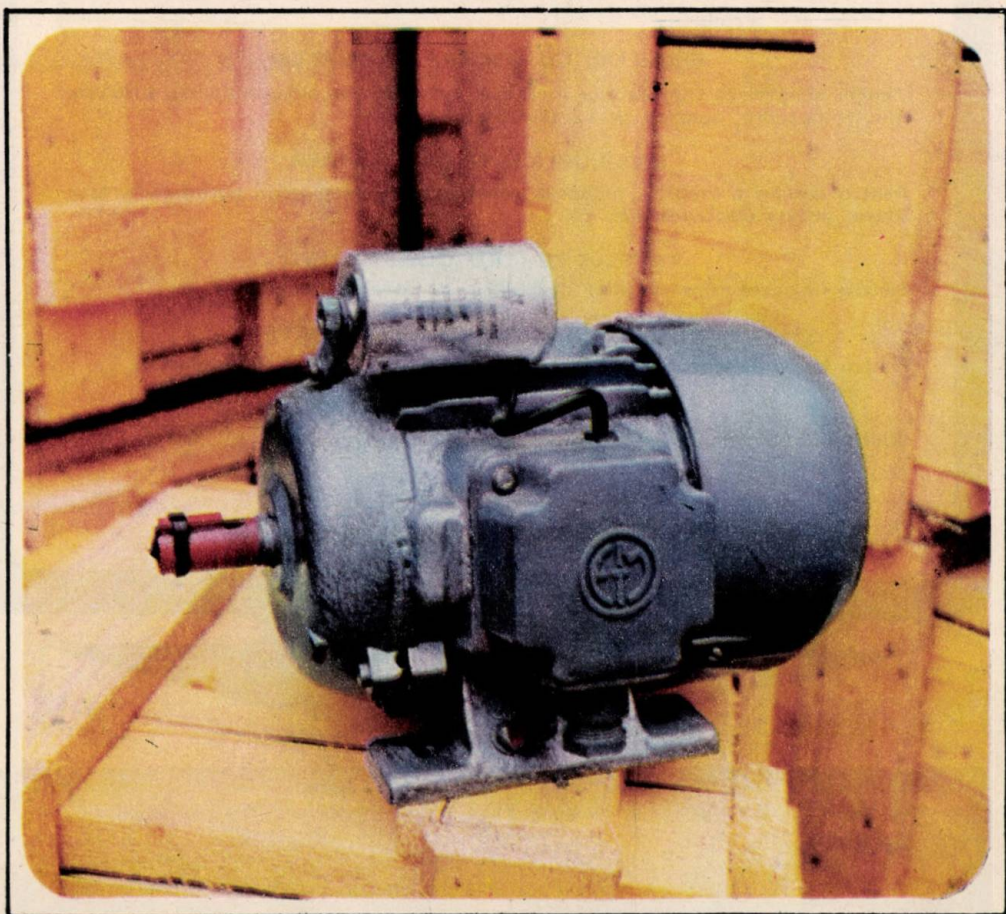
Bd. N. Bălcescu nr. 16
Telefon 16 45 74
Telex: 456

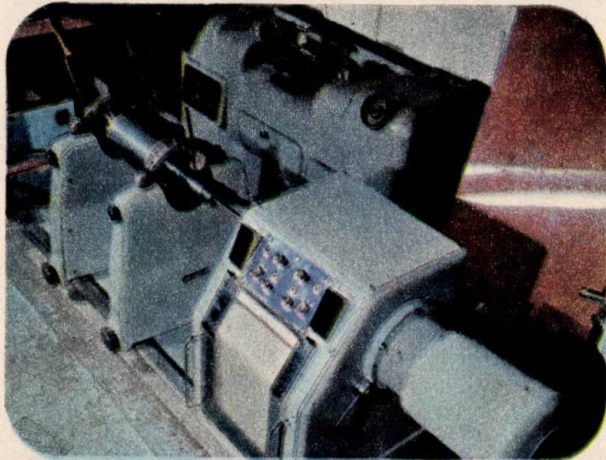
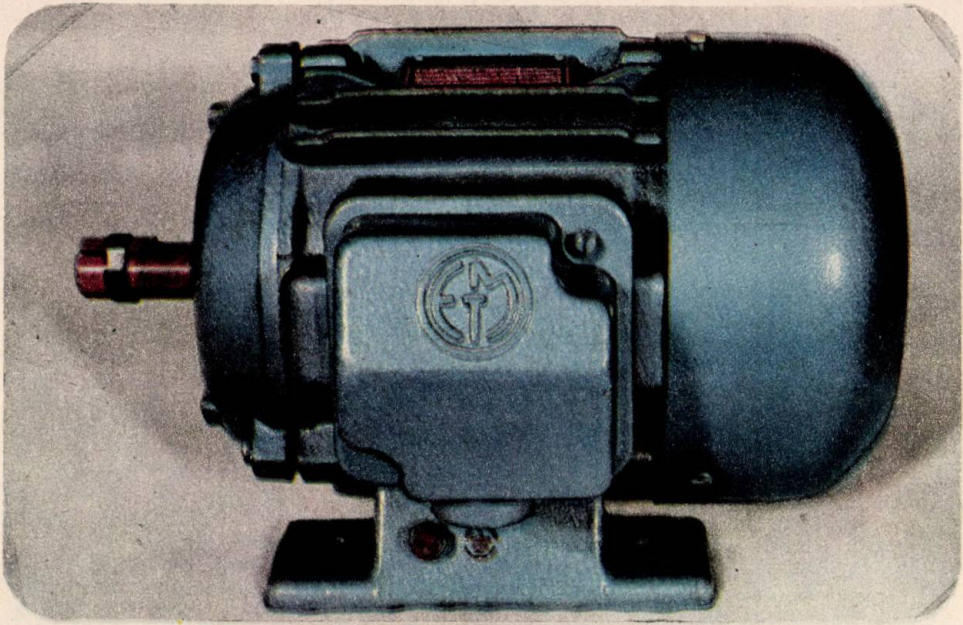
A încerca un motor al uzinei
electromotor
înseamnă a-l adopta !

- Motoare asincrone trifazate cu rotorul în scurtcircuit protecție IP 44, IP 54
0,250÷37 KW
- Motoare asincrone trifazate cu rotorul bobinat, protecție IP 44, IP 54.
5,5÷22 KW
- Motoare asincrone monofazate cu rotorul în scurtcircuit cu fază auxiliară capacivă de pornire sau permanent conectată, protecție IP 44.
0,12÷2,2 KW



UZINA ELECTROMOTOR
TIMIȘOARA ROMÂNIA
bd. Republicii nr. 21,
telefon 13856, telex 013223





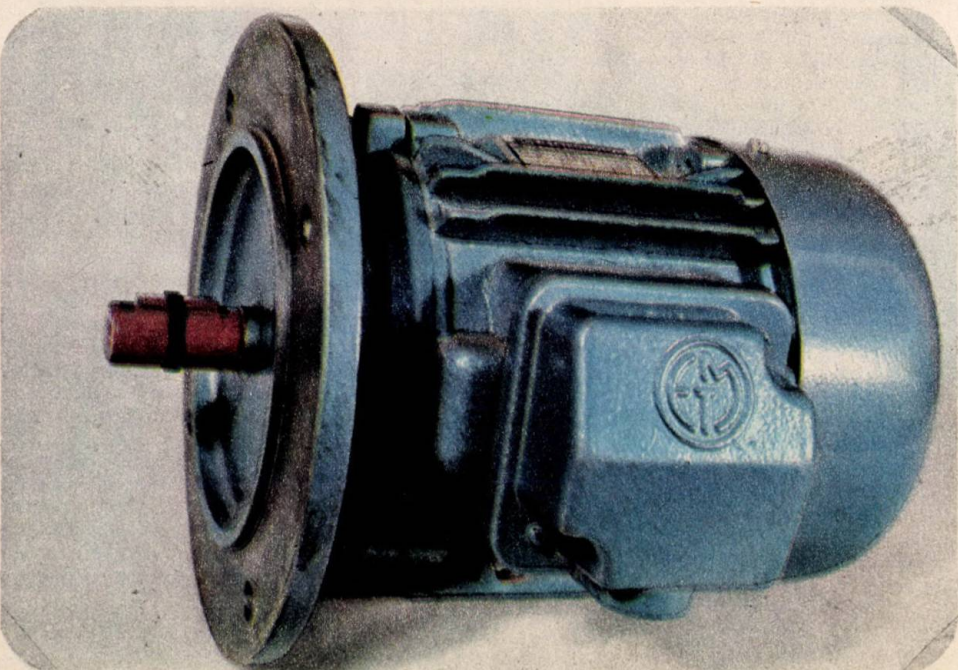
— Mașina MEEI — 012 destinată echilibrării rapide și precise a rotoarelor de mașini electrice și pompe centrifugale, a arborilor cotiți etc.

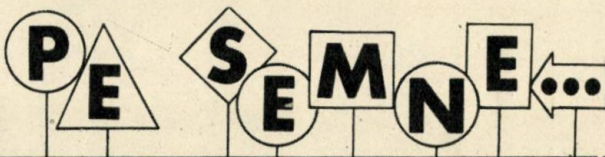
Sensibilitate, maximă 2μ m

Distanța între fuze 200—1000 mm

Gabarite $\varnothing$ 100÷ $\varnothing$ 400 mm

Greutate admisă 5÷100 kg.





Vorba lui Creangă, nu știu alții cum sînt, dar eu sînt omul ordinei. M-am deprins din armată. Seara, cînd mă culc, îmi pun la îndemînă efectele... vreau să spun hainele, pantofii, cravata, cămașa, tot ce-mi trebuie pentru a doua zi. Să nu bîjbîi prin garderobă, să-mi iau cravata gri la costumul cărămiziu, să nu întîrzii etc.

De cum mă scol fac cîteva exerciții de înviorare și fuga la baie! Apoi, cit îmi săpunesc barba, dau drumul la radio. Îmi place cum transmite Ghițulescu radio-jurnalul. Totul scurt, alert, că pînă să dau cu colonie m-am informat cu tot ce e de știut. Apoi, vorba prezentatorului, «și — acum, muzică!»

Pînă mă îmbrac prind vreo două bucăți și ies pe ușă, bine ras, bine dispus, fredonînd-o pe a treia. Soco-teala e clară, cum vă spuneam, totul e calculat pe minute și pe secunde. În două minute am deschis garajul, într-un minut și 4 secunde am inspectat uleiul, apa și cauciucurile, peste un alt minut pun mașina pe «cap-compas» — serviciul și nu scap nicio-dată condica. Fiindcă dispun întotdeauna de o rezervă de 5 minute. În zece ani, de cînd stau unde stau, și în cinci, de cînd am «bolidul», am făcut sute de mii de experiențe.

Ei bine, asta a fost pînă mai luna trecută, de cînd s-a dus organizarea mea internă, s-a dus punctualitatea mea asemănată de colegi cu cronometrul «Swiss made». Stați să vedeți!

Într-o dimineată fac ca de obicei prima la stînga. Dar nu apuc să mă înscriu pe dreapta corect că o mîndrețe de față, cum zice cîntecul, «numai zîmbet, numai soare», îmi face semn să opresc că vrea să-mi spună ceva.

Mă salută prima, ceea ce nu cade tocmai pe regulile politetei, fiindcă — nu e așa? — s-ar cădea ca tu, bărbat... dar, în sfîrșit, ce mai contează pe lingă ce avea să vină?!...

— Vă rog să prezentați actele — zice. Și crezînd că am de-a face cu un «filtru total», că nu sînt omul care să uite regulile circulației, mă execut.

Care-a fost culmea? Că fata, după ce i-am încredințat documentele de cuviință menționînd că am vizita medicală la zi, nu s-a încruntat la mine, cum fac alți colegi de breaslă (ai ei, nu ai mei).

— Stimate tovarășe — zice — vreți să coboriți puțin din mașină?

umor

Eu, omul ordinei, m-am executat pe loc, mai ales că, făcînd «inventarul» abaterilor posibile, am exclus că mașina ar putea fi murdară și...

— Spuneți-mi, vă rog — zice — ce semn e acolo, în colț, unde ați virat la stînga?

— Acolo în colț, unde am virat la stînga, e semnul STOP, motiv pentru care am oprit, m-am asigurat că nu vine nimic... am răspuns ca Gigel, fiul meu cel mic, cînd a concurat cu școala la T.V.

— Și deasupra, ce semn e? zice.

— Deasupra? Care deasupra? am sărit ca fript. Deasupra e un cuib de guguștiuci, că e un pom pe care îl știu de cînd l-am sădit acum zece ani.

— Stimate tovarășe, sub cuibul la care vă referiți e semnul «viraj la stînga interzis». Așa că ați călcat...

Pămîntul a început să se învîrtească sub mine și n-am mai auzit decît finalul, ăla cu 50 la sută sau proces-verbal, întreg...

— Bine — încercai să mă apăr — dar poate l-au pus azi-noapte, iar frunzele îl acoperă... Așa că...

— Semnul există... Achi-tați pe loc 50 la sută sau?... Am plătit, să nu întîrzii de la serviciu fiindcă eu,

mă știți, omul ordinei...

Cînd m-am întors acasă, primul drum l-am făcut la panoul cu pricina. Era acolo, într-adevăr, iar chitanța era la mine în buzunar... să decontez acasă.

După ce s-a servit și desertul (la noi la masă nu se povestesc lucruri neplăcute, că strică la digestie), am povestit întîmplarea cu semnul de circulație. Soacră-mea, adunînd firimiturile cu fărășul ăla mic, a conchis:

— Ei, maică, și eu cînd îți spun că mi s-arată cîte un semn, nu vrei să mă crezi.

E drept că a doua zi, gest reflex, am dat să vîrez la stînga, dar mi-am frînat la timp pornirea și «bolidul» și am luat-o frumușel la dreapta.

Asta pînă-ntr-o zi, cînd, n-apuc să fac la dreapta și un fluierat de 85 de decibeli m-a încremenit pe dreapta.

— Vă rugăm să prezentați actele...

Nu, n-ați ghicit! Nu era fata cu zîmbetul și cu soarele (ceea ce ar fi fost cu totul altceva, nu?), ci un flăcău să eclipseze trei actori de cinema de-odată. Dar ce mai contează asta, pe lingă ce avea să vină?!...

După ce a răsfoit absent «biroul» și carnetul de conducere, în timp ce eu încercam să descifrez plăcuța nichelată de pe piept cu «Je parle français», mi-a adus respectuos la cunoștință că pentru nerespectarea semnelor de circulație din colțul străzii, am de plătit «pe loc 50 la sută

M-am repezit spre colt ca un uliu; de s-au speriat bieții gugustiuci. M-am frecat la ochi, mi-am dat palme, m-am înțepat cu acul de sub rever. Degeaba!

Si într-o zi mi-a ieșit îna-

Dar eu, omul ordinei,
mi-era că întârzii...

VEDETE '73-'74



ALFA ROMEO 1600 JUNIOR Z

Automobil de sport realizat pe o caroserie concepută de Zagato; 4 cilindri în linie; 1 570 cmc (78×82 mm); 125 CP (SAE) la 6 000 rot/min (7,9 CP/l); cuplul maxim 15,9 mkgf (SAE) la 2 800 rot/min; două carburatoare orizontale dublu corp Dell'Orto DHLA 40; 4 frâne disc servoasistate; 5 viteze sincronizate (a V-a supramultiplicată); suspensie cu 4 roți independente; viteză maximă 190 km/h; consum 10 l/100 km.



BMW 520

Berlină de lux, motor cu 4 cilindri în linie; 1 990 cmc (89×80 mm); raport de compresie: 9:1; 115 CP (DIN) la 5 800 rot/min (57,8 CP/l); cuplul maxim 16,5 mkgf (DIN) la 3 700 rot/min; arbore cu came în chiulasă; două carburatoare simple orizontale; 4 viteze sincronizate; la cerere cutie automată ZF; diferențial autoblocant; suspensie cu 4 roți independente; frâne față cu discuri, în spate cu tamburi, servo-asistate, cu două circuite duble; viteză maximă 173 km/oră; consum 10,7 l/100 km.

VEDETE '73-'74



AUDI 80

Model recent al uzinelor Auto-Union;
4 cilindri în linie: 1 296 cmc (75 x 73,4 mm);
raport de compresie 8,5:1; 55 CP (DIN)

la 5 500 rot/min; cuplul maxim 9,4 mkgf(DIN) la 2 500 rot/min; motor în față, înclinat spre dreapta cu 20°; arbore cu came în chiulasă (curea dințată); 4 viteze total sincronizate, fără priză directă; suspensie cu 4 roți independente; frîne față cu discuri, în spate cu tamburi; servo-asistate în dublu circuit; viteza maximă 145 km/oră; consum 8,8 l/100 km.



CITROËN GS BIROTOR

Primul turism francez echipat cu motor Wankel. La construcția acestei mașini s-au folosit rezultatele testării prototipului M

35 repartizat acum patru ani, cu titlul de încercare, unui număr redus de amatori. Automobilul oferă suplețe și silențiozitate în funcționare, datorită motorului cu 2 rotoare de 1 990 cmc, care dezvoltă 107 CP DIN la 6 500 rot/min. Viteza maximă 180 km/oră.

VEDETE '73-'74



DAF 66 SL

Caroserie proiectată de Michelotti, motor Renault R-8 cu 4 cilindri în linie: 1 108 cmc (70×72 mm); raport de compresie 8,5:1; 47 CP (DIN) la 5 000 rot/min (42,4 CP/l); cuplul maxim 7,6 mkgf (DIN) la 2 900 rot/min; arbore cu came lateral; un carburator orizontal Solex 32 EHSA; transmisie automată cu fricțiune (prin curele), tip «DAF-Variomatic»; suspensie față cu roți independente, în spate punte De Dion; viteză maximă 136 km/oră; consum 7,5—9 l/100 km.



FORD CAPRI 3000 GXL

Motor V 6; 2 994 cmc (93,665×72,415 mm); raport de compresie 8,9:1; 140 CP (DIN) la 5 300 rot/min (46,8 CP/l); cuplul maxim 24 mkgf (DIN) la 3 000 rot/min.; un carburator inversat dublu corp Solex 37/37 EEIT; 4 viteze sincronizate; la cerere cutie automată Borg-Warner; frîne față cu discuri, în spate cu tamburi, servo-asistate hidraulic; viteză maximă 198 km/oră; consum 10,5 l/100 km.

VEDETE '73-'74



DACIA 1300 BREAK

4 cilindri în linie; 1 289 cmc (73 x 77 mm); raport de compresie 8,5:1; 54 CP (DIN) la 5 250 rot/min. (41,9 CP/l); cuplul maxim 9,6 mkgf (DIN) la 3 000 rot/min; arbore cu came lateral; un carburator inversat Weber 32 IRM; 4 viteze sincronizate; suspensie față cu roți independente, în spate punte rigidă; frîne față cu discuri, în spate cu tamburi; volumul spațiului de bagaje 1 700 dmc; viteza maximă 145 km/oră; consum 8-8,5 l/100 km.



POLSKI-FIAT 126 p

Motor cu 2 cilindri verticali în linie; răcire forțată cu aer prin turbosuflantă; 594 cmc (73,5 x 70 mm); raport de compresie 7,5:1; 23 CP (DIN) la 4 800 rot/min; (38,7 CP/l); cuplul maxim 4 mkgf (DIN) la 3 400 rot/min; arbore cu came lateral; soluția «totul la spate»; 4 viteze, treptele 2, 3 și 4 sincronizate; suspensie cu 4 roți independente; 4 frîne cu tamburi, acționate hidraulic cu dublu circuit; viteza maximă 105 km/oră; consum mediu, aproximativ 5,3 l/100 km.

VEDETE '73-'74



JENSEN S

Motor Chrysler V8 la 90°; 7 206 cmc (109,72 x 95,25 mm); raport de compresie 10,5:1; 390 CP (SAE) la 4 700 rot/min; arbore cu came central; 3 carburatoare dublu corp inversate Holley, cutie de viteze automată; suspensie față cu roți independente, în spate punte rigidă; 4 frâne disc servo-asistate cu dublu circuit; viteză maximă în jur de 235 km/oră; consum 17 l/100 km.



JAGUAR XJ 6

6 cilindri în linie; 3 235 cmc (92,07 x 106 mm); raport de compresie 9:1; 181 CP (DIN) la 4 750 rot/min (42,8 CP/l); cuplul maxim 31,6 mkgf (DIN) la 3 000 rot/min; 2 arbori cu came în chiulasă; 2 carburatoare simple orizontale SU HD8; 4 viteze sincronizate; la cerere cutie automată Borg-Werner; suspensie cu 4 roți independente; 4 frâne disc servo-asistate, cu dublu circuit; viteză maximă 205 km/oră; consum 15 l/100 km.

VEDETE '73-'74



LOMBARDI FL 1

4 cilindri orizontali opuși răciți cu apă; 1 991 cmc (89×80 mm); raport de compresie 9,2:1; 125 CP (DIN) la 5 800 rot/min (62,8 CP/l); cuplul maxim 17,5 mkgf (DIN) la 3 700 rot/min; 2 arbori cu came în chiulase; injecție indirectă de benzină cu comandă electronică Bosch; 5 viteze sincronizate; grup motor preluat de la Lancia Fulvia; suspensie cu 4 roți independente; 4 frâne disc servo-asistate cu dublu circuit; viteză maximă 200 km/oră; consum 10—16 l/100 km.



FIAT CITY-CAR

Mic automobil de oraș, prototip propulsat electric; lungime 2,64 m, lățime 1,51 m; înălțime 1,34 m; baterie cu elemente plumb-acid de 16 V și motor asincron de 6 CP montat la partea din față; geamurile laterale sînt fixe, iar ventilația se face forțat; pneuri 145/10; 4 frâne cu tamburi neasistate; viteză maximă 70—100 km/oră, în funcție de încărcarea bateriei.

VEDETE '73-'74



MERCEDES BENZ 450 SE

Motor V 8 la 90°; 4 520 cmc (92×85 mm); raport de compresie 8,8:1; 225 CP (DIN) la 5 000 rot/min (49,8 CP/l); cuplul maxim

38,5 mkgf (DIN) la 3 500 rot/min; injecție de benzină comandată electronic sistem Bosch; aprindere electronică tranzistorizată; cutie de viteze automată; diferențial autoblocant la cerere; suspensie cu 4 roți independente; 4 frîne disc ventilate, servoasistate cu dublu circuit, viteza maximă 210 km/oră; consum 14—22 l/100 km.



MORRIS MARINA 1,8 BREAK

4 cilindri în linie; 1 798 cmc (80,26×88,9 mm); raport de compresie 9:1; 82 CP (DIN) la 5 100 rot/min (45,5 CP/l); cuplul

maxim 13,7 mkgf (DIN) la 2 900 rot/min; arbore cu came lateral; un carburator înclinat SU H6; 4 viteze sincronizate; la cerere cutie automată Borg-Warner; suspensie față cu roți independente, în spate punte rigidă; frîne față cu discuri, în spate cu tamburi; viteza maximă 153 km/oră; consum aproximativ 9—12 l/100 km.